



B 307

## Ausbau Marquartstein - Donau

Gemeinsame Gemeinderatssitzung Marquartstein  
und Schleching am 02.07.2018



# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner



# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner

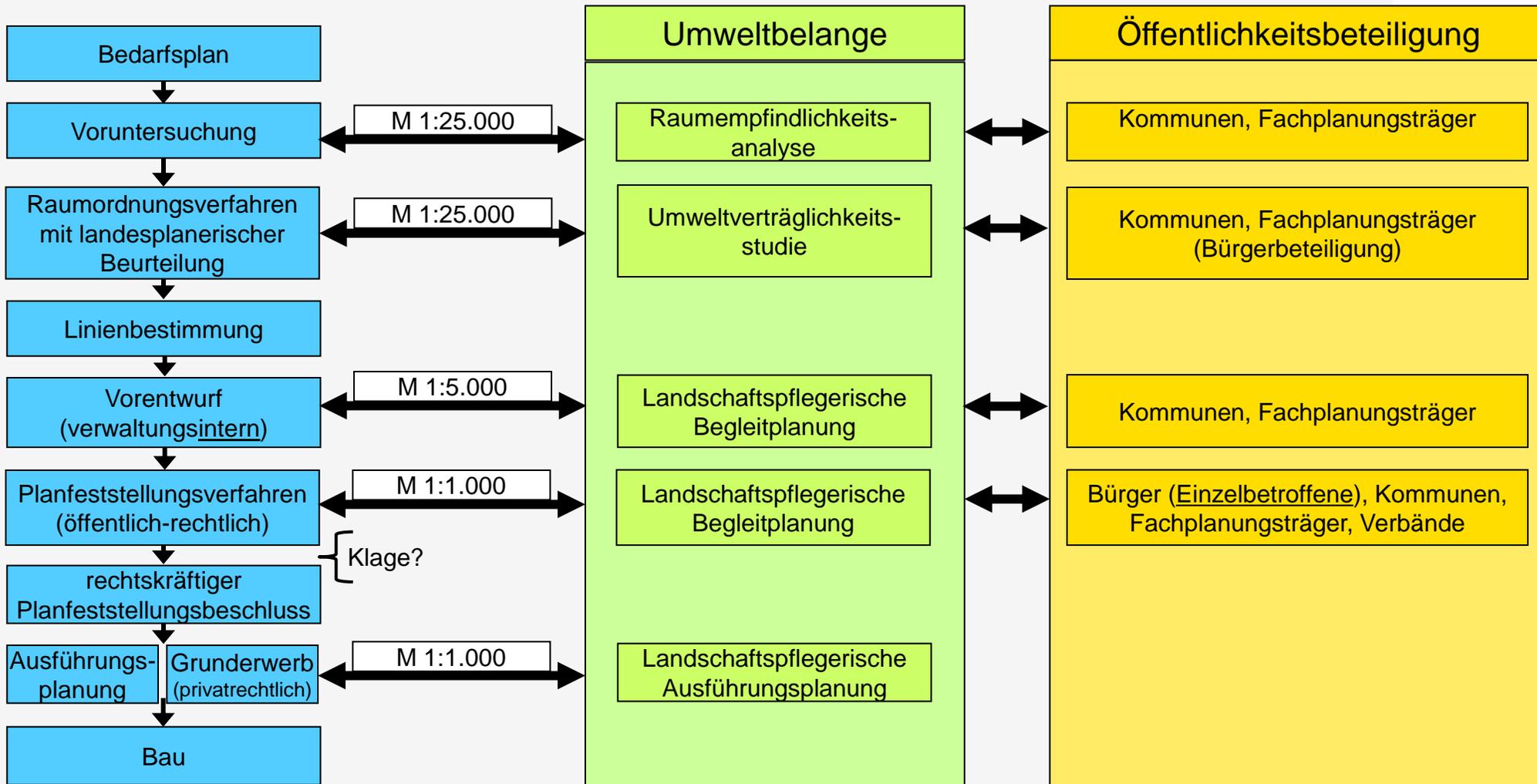


# Rahmenbedingung der heutigen Veranstaltung

- öffentliche Gemeinderatssitzung
- gemeinsame Sitzung der beiden Gemeinderats-Gremien von Marquartstein und Schleching
- Sondersitzung zur Information über den aktuellen Planungsstand des Ausbaus der B 307
- ohne Beschlussfassung, aber mit noch offenen Fragen an die Gemeinderäte
- Rederecht für alle Gemeinderatsmitglieder

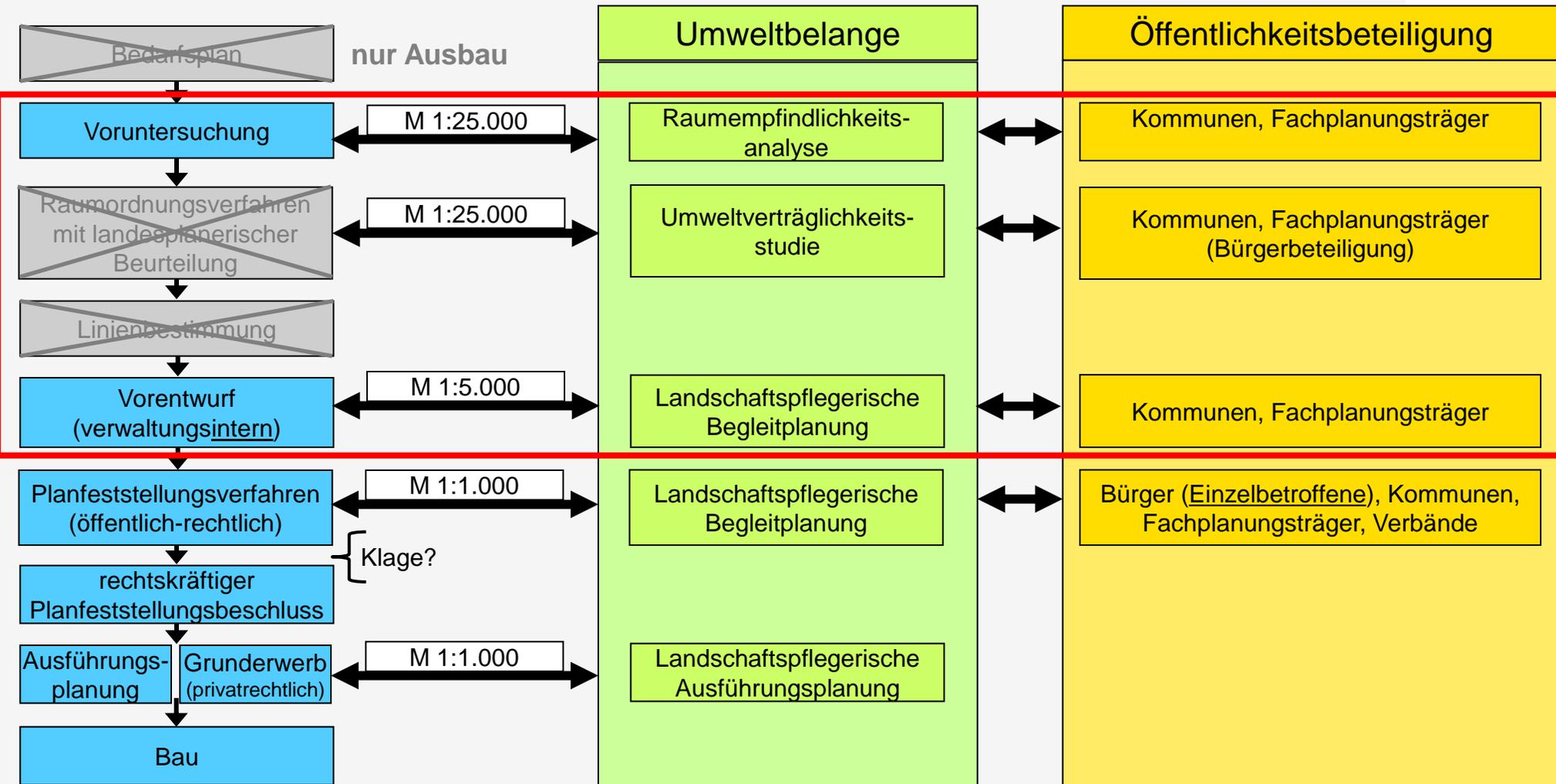


# Teilschritte der Straßenplanung bis zum Bau





# Teilschritte der Straßenplanung bis zum Bau



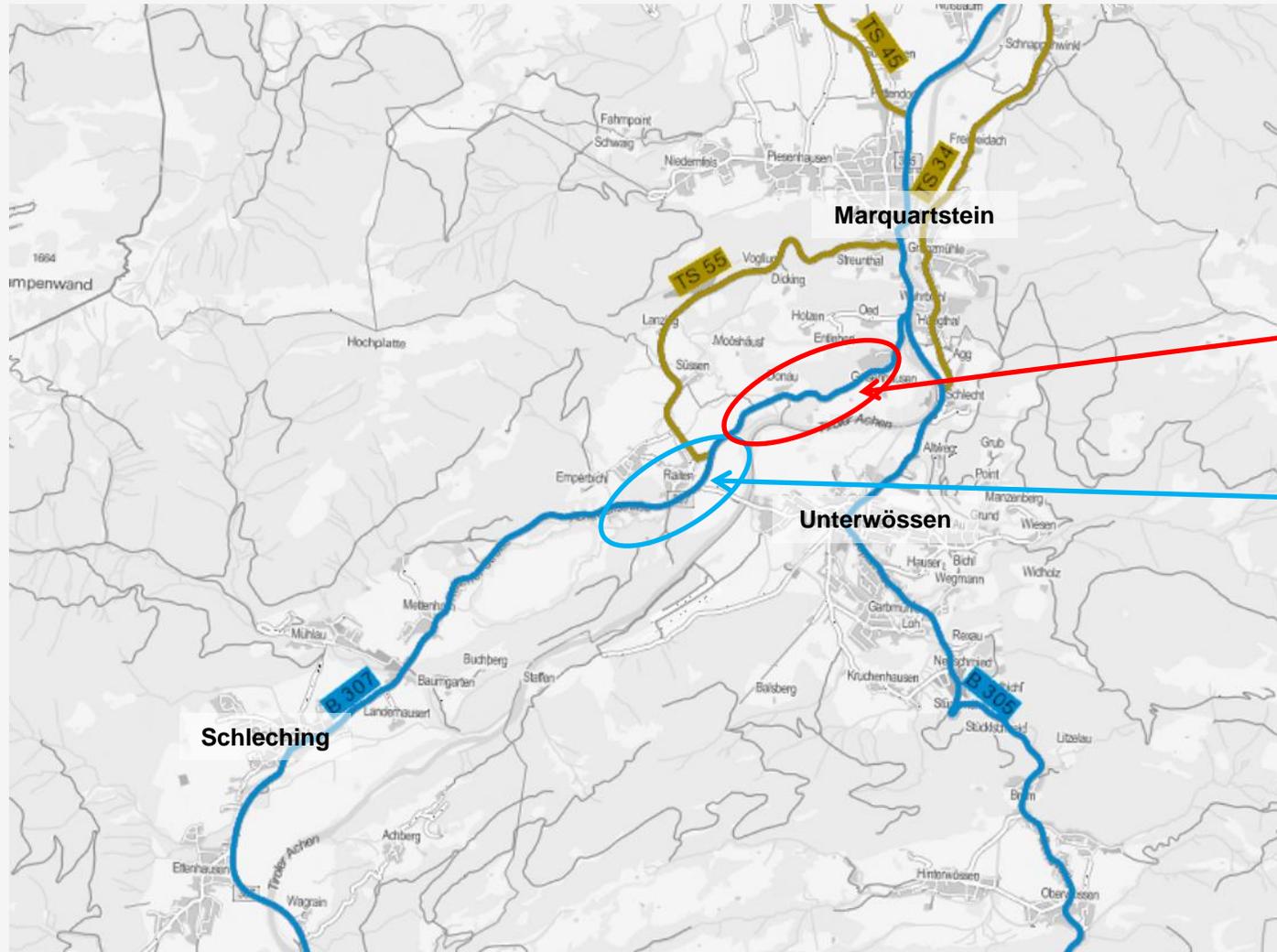


# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - **Ist-Zustand**
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner



# Übersichtskarte



geplanter Ausbau  
der B 307

OU Raiten

# B 307 – Ist-Zustand

- Zubringer zum Grenzübergang nach Kössen
- in Geisenhausen keine Ortsdurchfahrt nach StVO
- keine Geschwindigkeitsbeschränkung
- geringe Verkehrsbelastung:  
DTV<sub>2015</sub> = 4.274 Kfz/24h  
DTV(SV)<sub>2015</sub> = 139 Kfz/24h  
→ deutlich unter Durchschnitt  
( $\emptyset$ DTV<sub>B-Str</sub> = 10.248 Kfz/24h)







## B 307 – Ist-Zustand

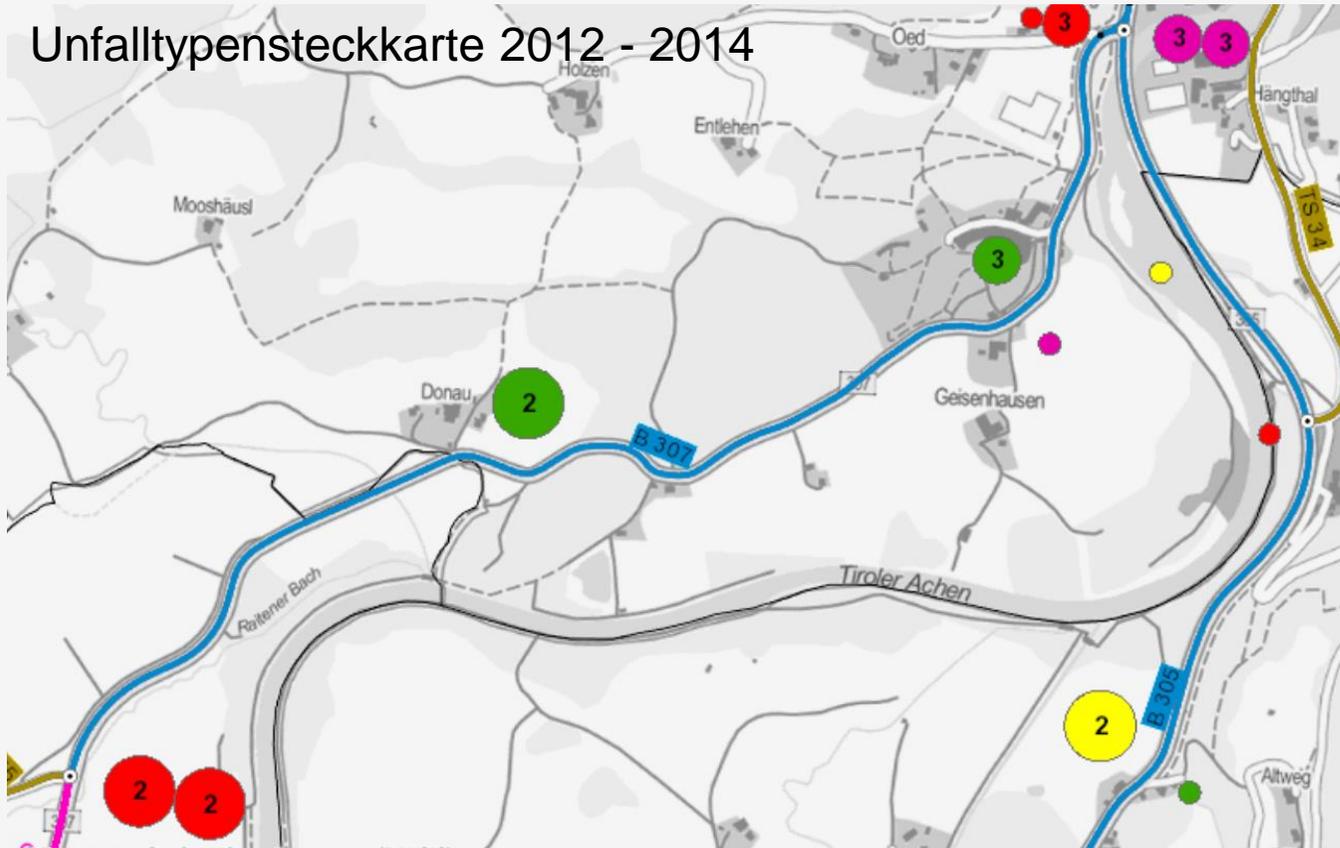


→ Ausbau-  
erfordernis!



# Unfallsituation im Ist-Zustand

Unfalltypensteckkarte 2012 - 2014



## 4 Unfallkategorien:

- Sachschaden
- ③ Leichtverletzter
- ② Schwerverletzter
- ① Toter

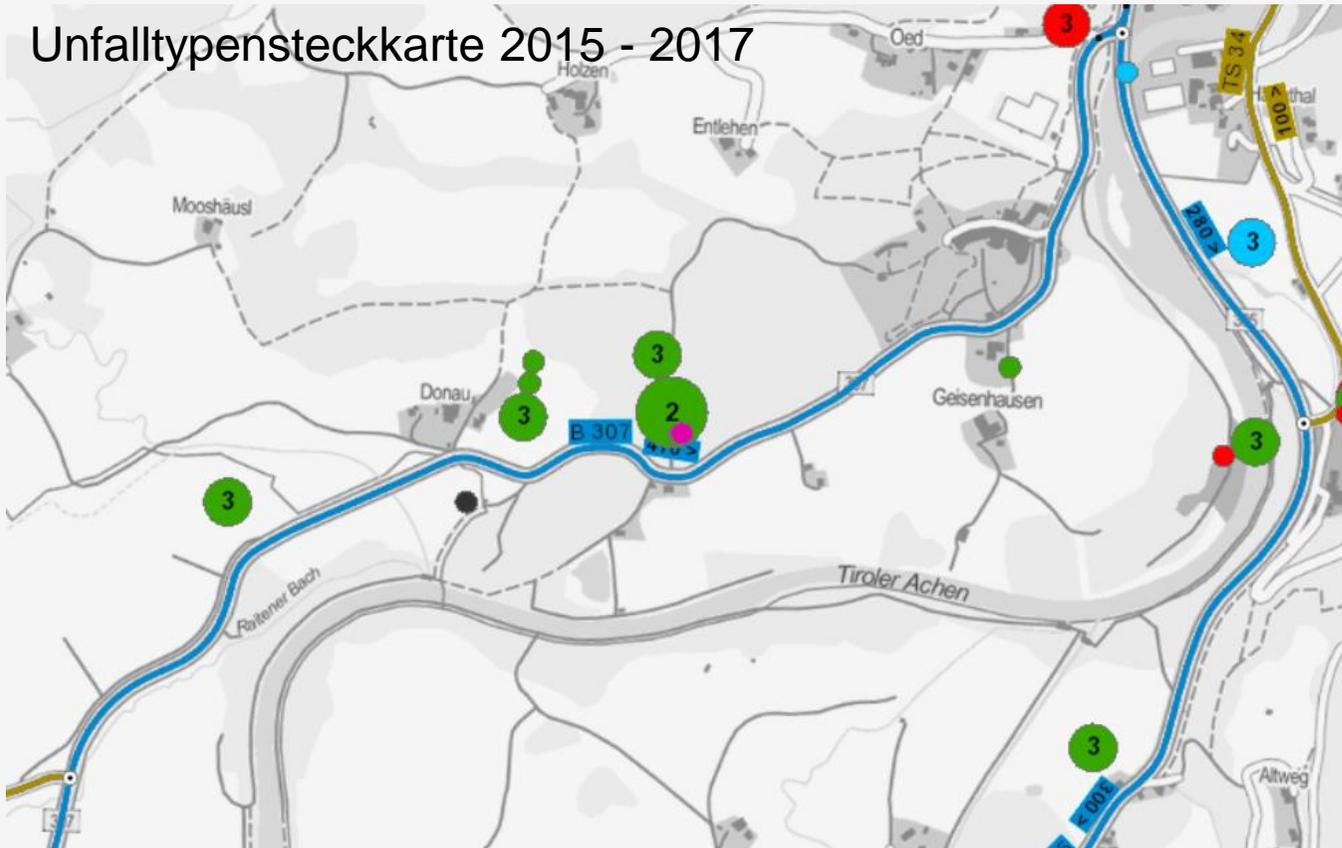
● Fahr Unfall: Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug durch eigenes Verschulden

## Die Farben definieren den Unfalltyp:

- |                 |                            |                                 |
|-----------------|----------------------------|---------------------------------|
| ● Fahr Unfall   | ● Einbiegen/Kreuzen-Unfall | ● Unfall durch ruhenden Verkehr |
| ● Abbiegeunfall | ○ Überschreiten-Unfall     | ● Unfall im Längsverkehr        |
|                 |                            | ● Sonst.                        |

# Unfallsituation im Ist-Zustand

Unfalltypensteckkarte 2015 - 2017

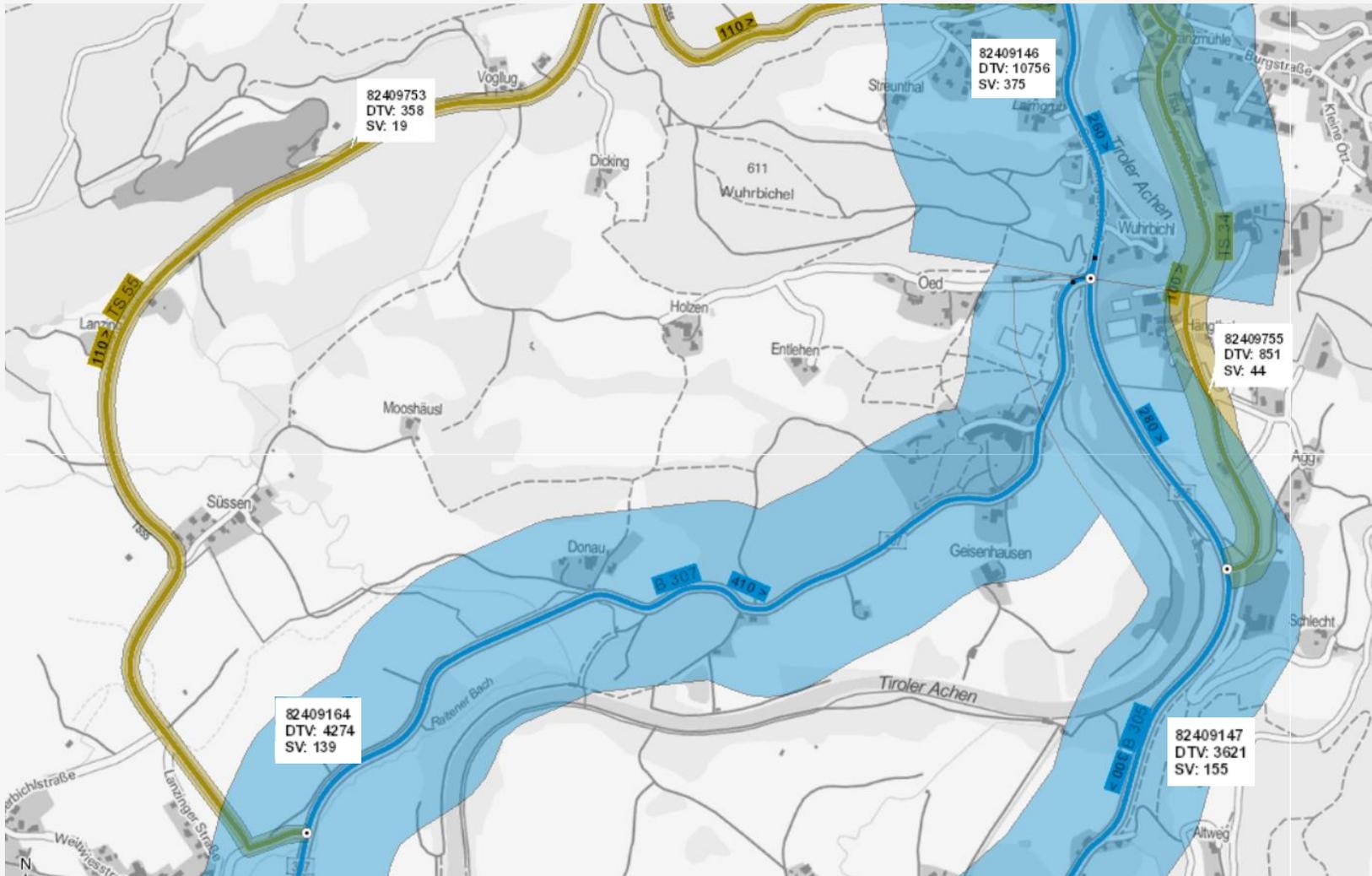


Kaum Unfälle, da die Verkehrsteilnehmer wegen der schmalen und unstetigen Fahrbahn nur langsam fahren.

→ Um die positive Unfallstatistik nicht zu verschlechtern, ist ein möglichst richtlinienkonformer Ausbau erforderlich.



# Verkehrsbelastung im Ist-Zustand



Zählstellennummer  
DTV: [Kfz/24h]  
SV: [Kfz<sub>SV</sub>/24h]

DTV =  
durchschnittlich  
täglicher Verkehr

SV =  
Schwerverkehr  
(alle Kfz > 3,5 to)

Zahlen aus  
Straßenverkehrs-  
zählung 2015



# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - **Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung**
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner

# Rahmenbedingungen / Zwangspunkte



--- 2 Gemeinden betroffen

FFH-Gebiet

Landschaftsschutzgebiet

Überschwemmungsgebiet

Wasserschutzgebiet

sehr bewegte Topographie (Höhenrücken)

Zufahrten / Bebauung

Wald / landwirtschaftliche Flächen



## Planung im FFH-Gebiet

Führt ein Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen, dann ist es unzulässig.

- Projekt kann im Rahmen der Ausnahmeprüfung u.a. nur zugelassen werden, wenn keine zumutbaren Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen gegeben sind.
- Minimaleingriff im FFH-Gebiet = Beibehalten der Achse, nur Verbreiterung



# Gliederung

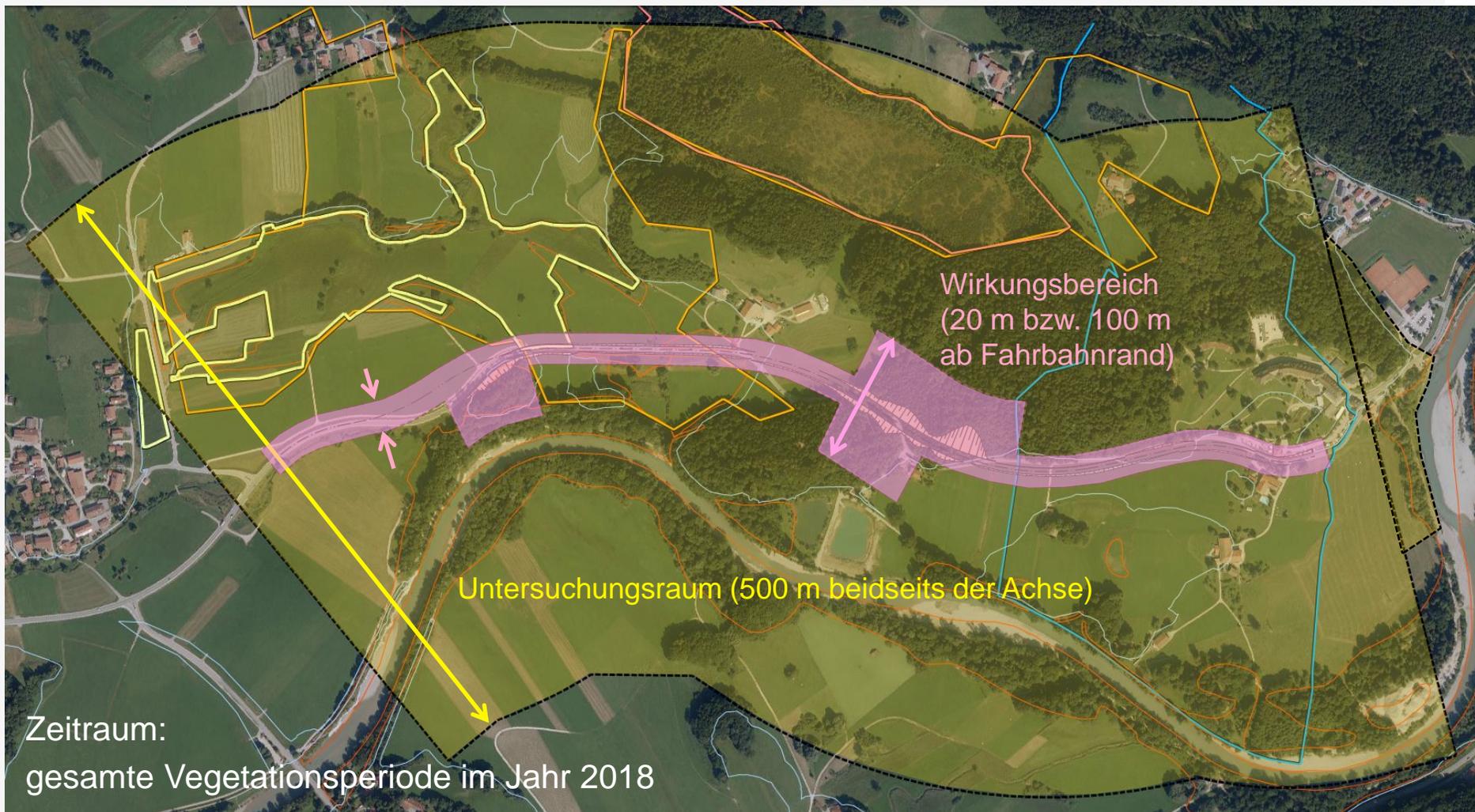
- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - **Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten**
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner



# Rückblick auf bisherige Vorarbeiten

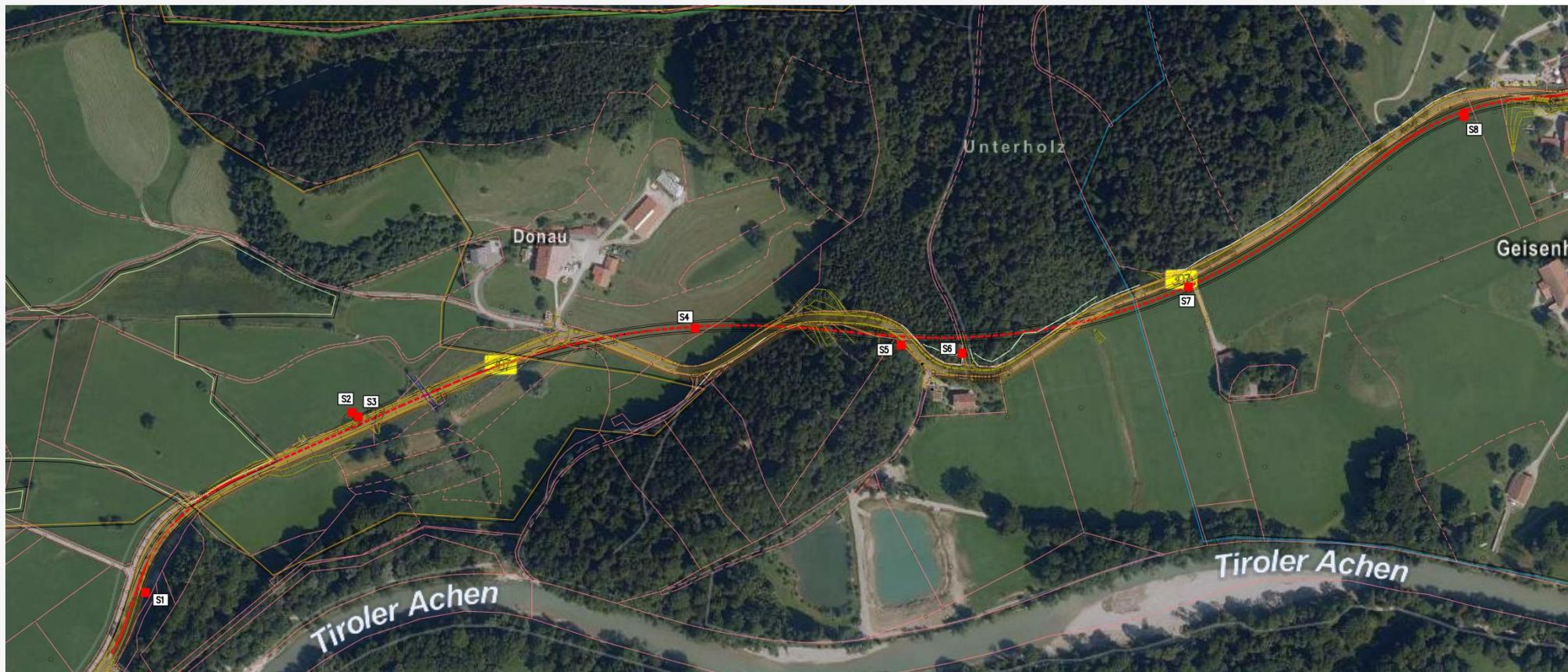
- Beauftragung Landschaftsplanungsbüro Horstmann & Schreiber aus Freising im Dezember 2017: Kartierung und Erarbeitung der landschaftspflegerischen Fachbeiträge für Vorentwurf und Planfeststellung
- laufende Kartierung seit Anfang 2018
- Baugrundaufschlüsse (Schürfen) im März 2018
- Vermessungsarbeiten
- planerische Untersuchung von 3 Varianten
- Variantenuntersuchung einer möglichen Radwegführung
- Ausplanung einer parallelen G+R-Führung

# ökologische Kartierung



# Baugrunduntersuchung

Schürfen als Grundlage der technischen Planung (im März 2018)



# Ergebnisse der Baugrunduntersuchung

- Rotlagen und Seeton  
→ augenscheinlich kein sickerfähiger Untergrund!
- im Waldrücken: anstehender Fels





# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - **Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich**
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner



# Querschnitt

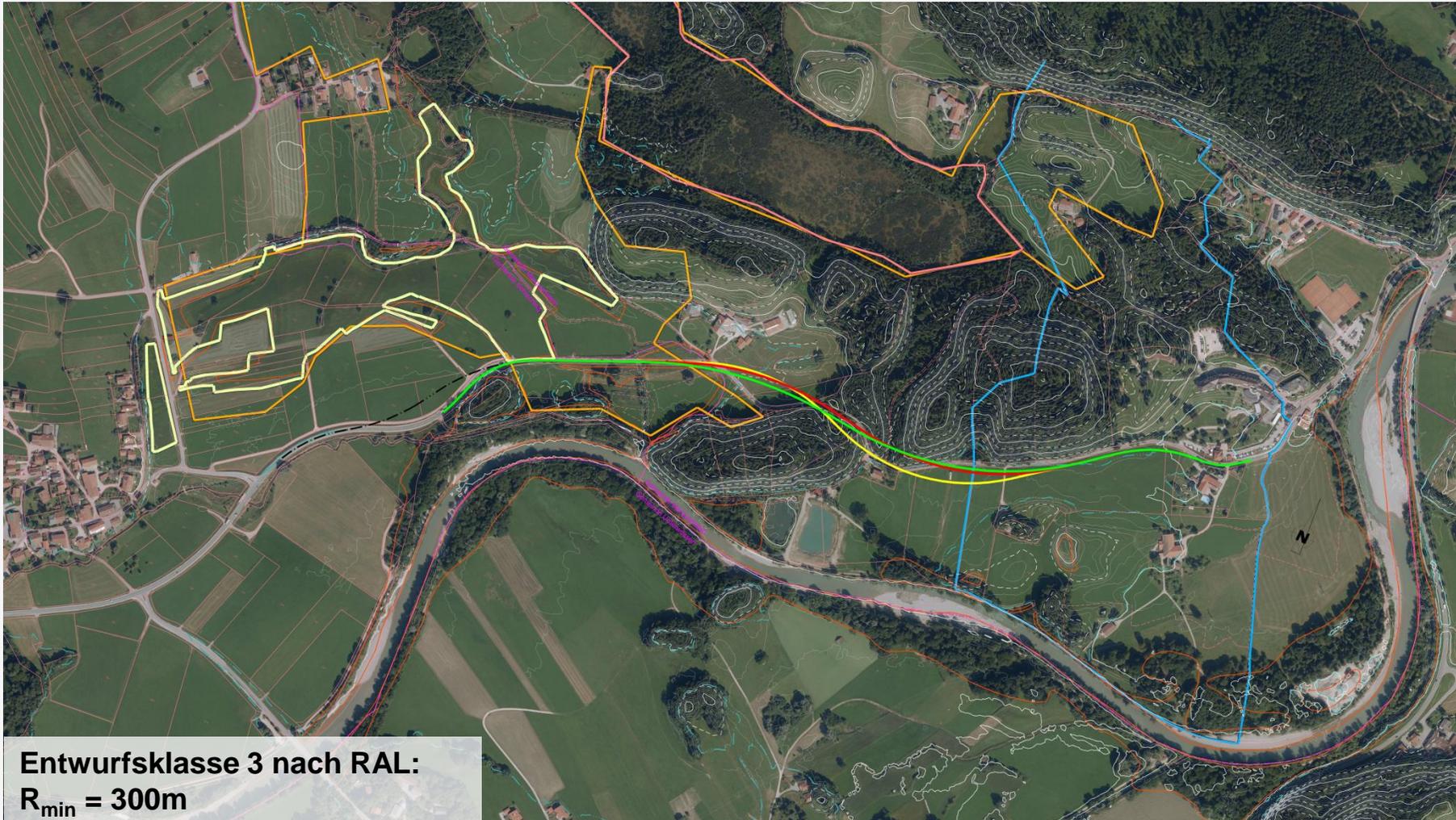
Ausbaubreite angelehnt an den Neubau der OU Raiten

	Planung	Ist-Zustand
Fahrstreifenbreite	3,25 m	ca. 2,25 m
Randstreifen	0,25 m	ca. 0,25 m
Fahrbahnbreite	7,0 m	teils nur 5,0 m
Bankettbreite	1,5 m	nicht vorhanden
Entwässerungsmulde (nur in Einschnittslage)	2,0 m	nicht vorhanden
Regelböschung	1:1,5	teils deutlich steiler

eigentlich nach RAL 2012 gefordert:

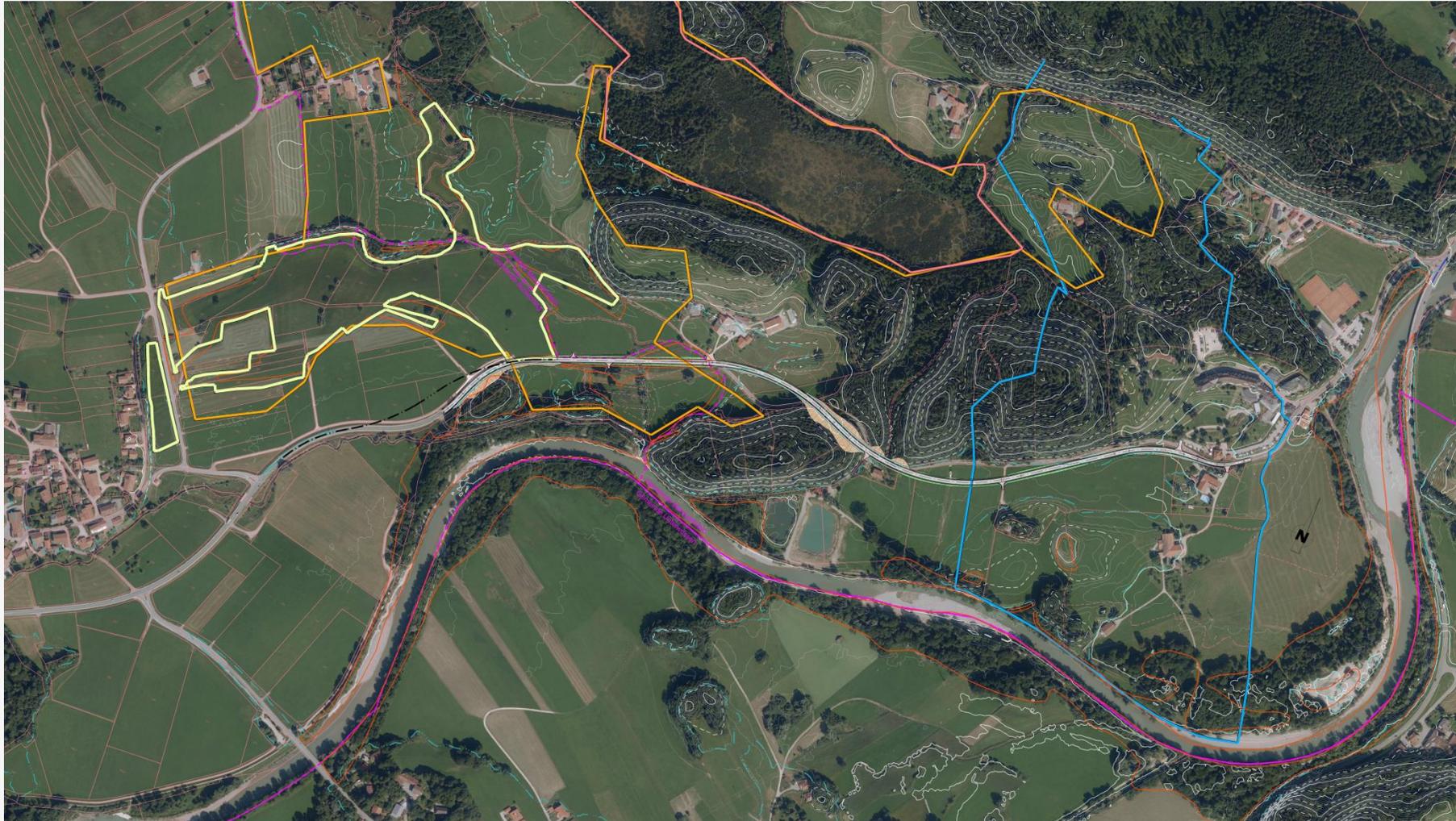
RQ 11 mit 8,0 m Fahrbahnbreite

# aktuelle Variantenuntersuchung



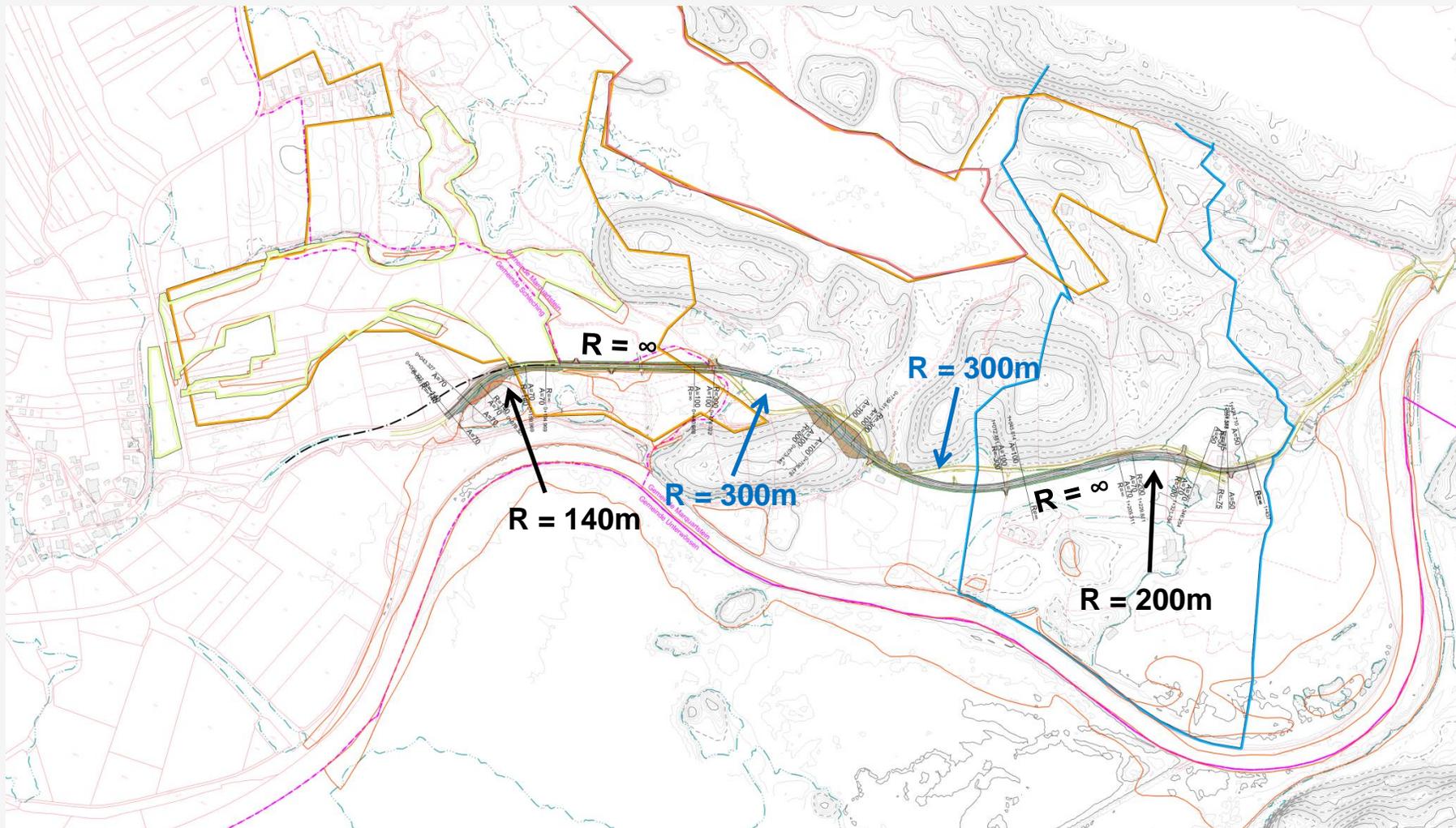


# Lageplan Variante gelb



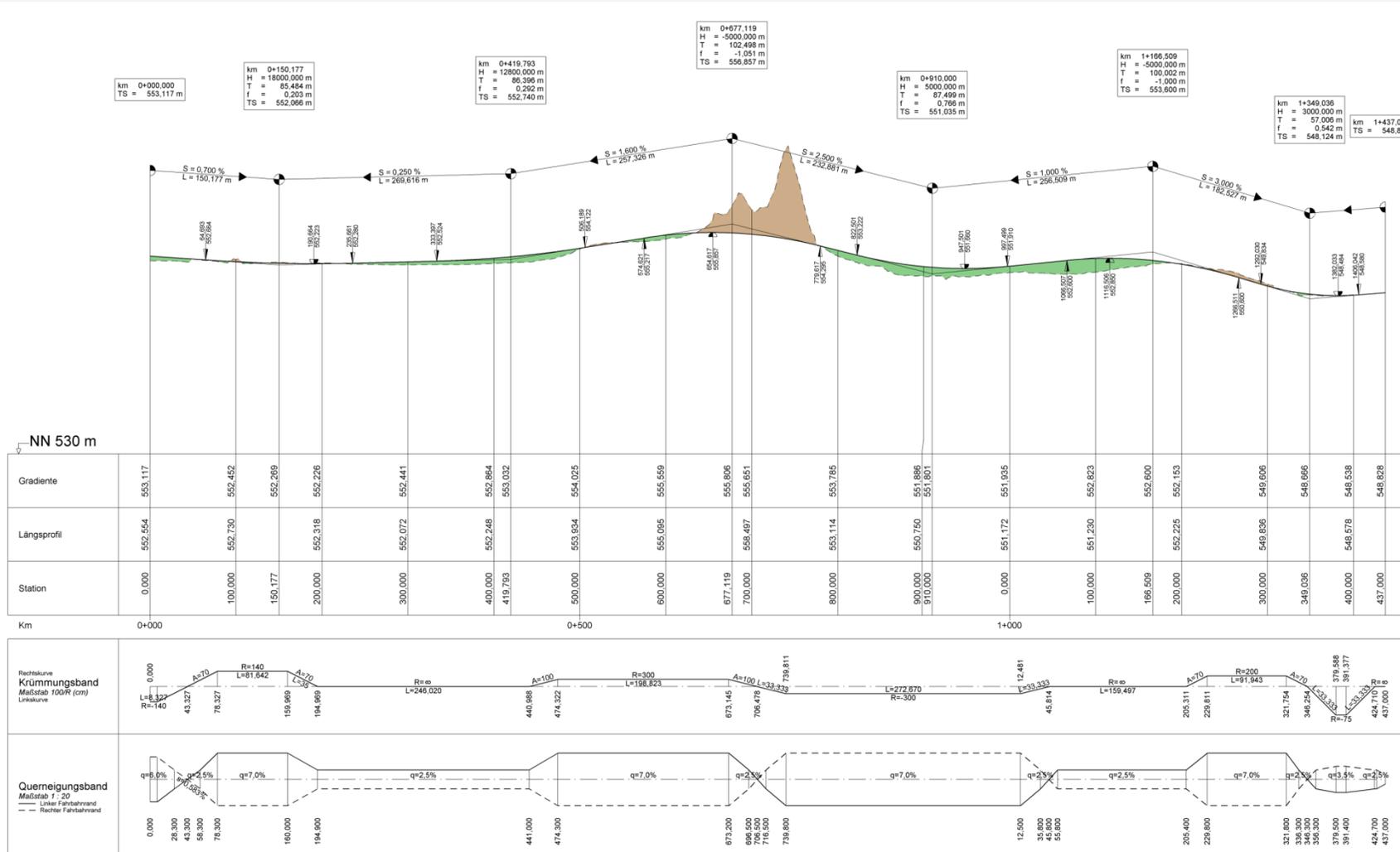


# Lageplan Variante gelb



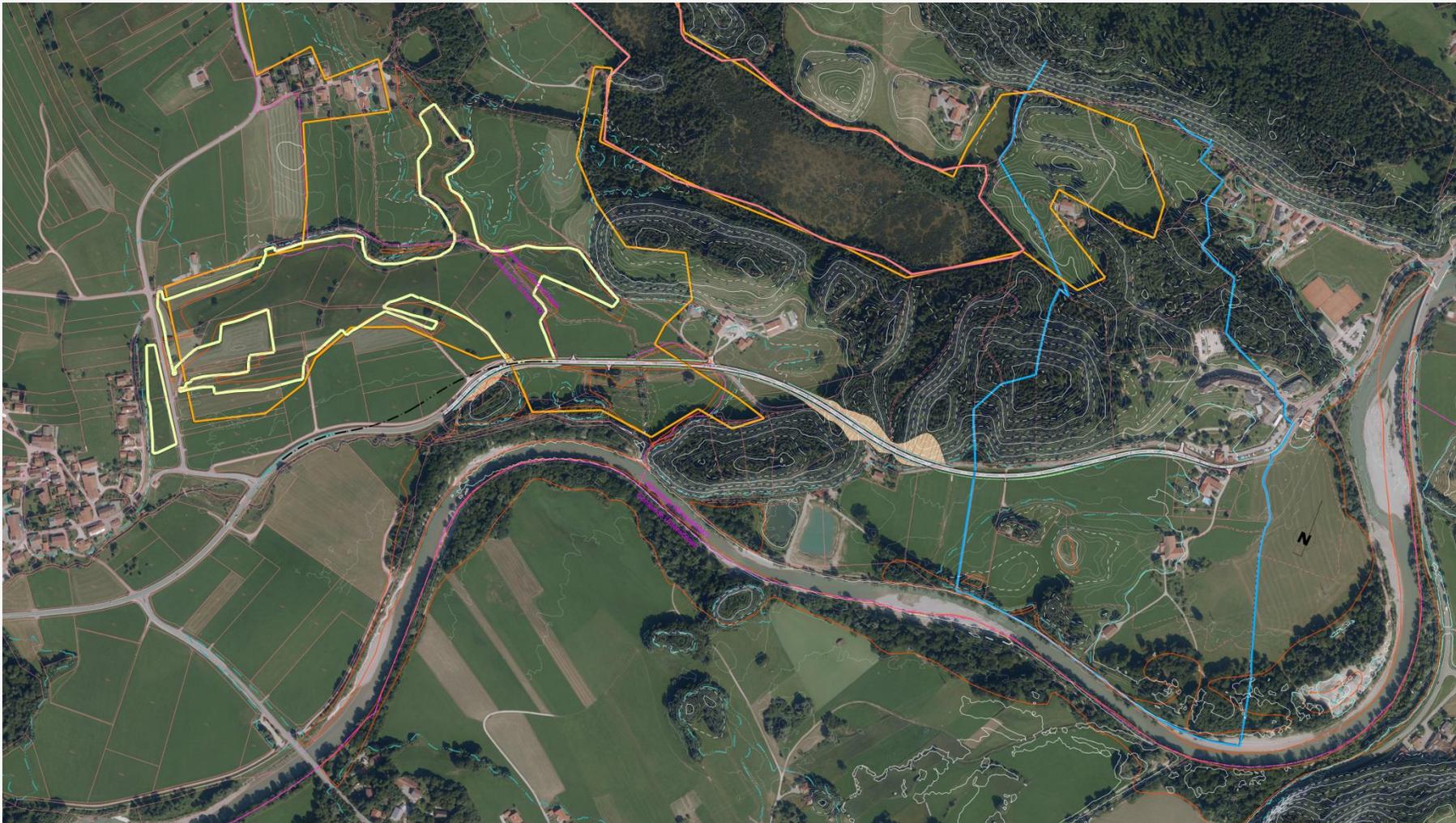


# Höhenplan Variante gelb (Darstellung 10-fach überhöht)



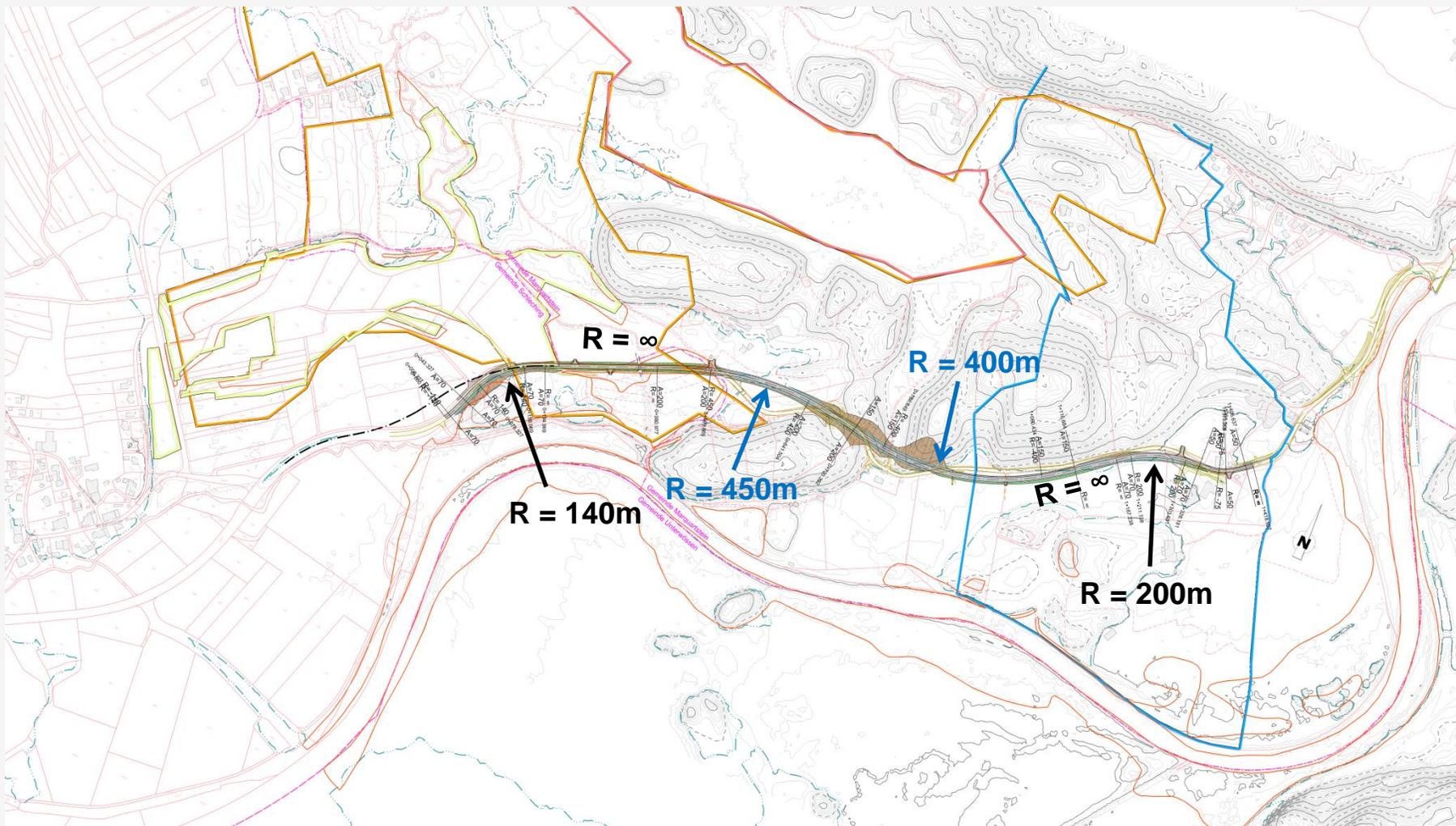


# Lageplan Variante rot





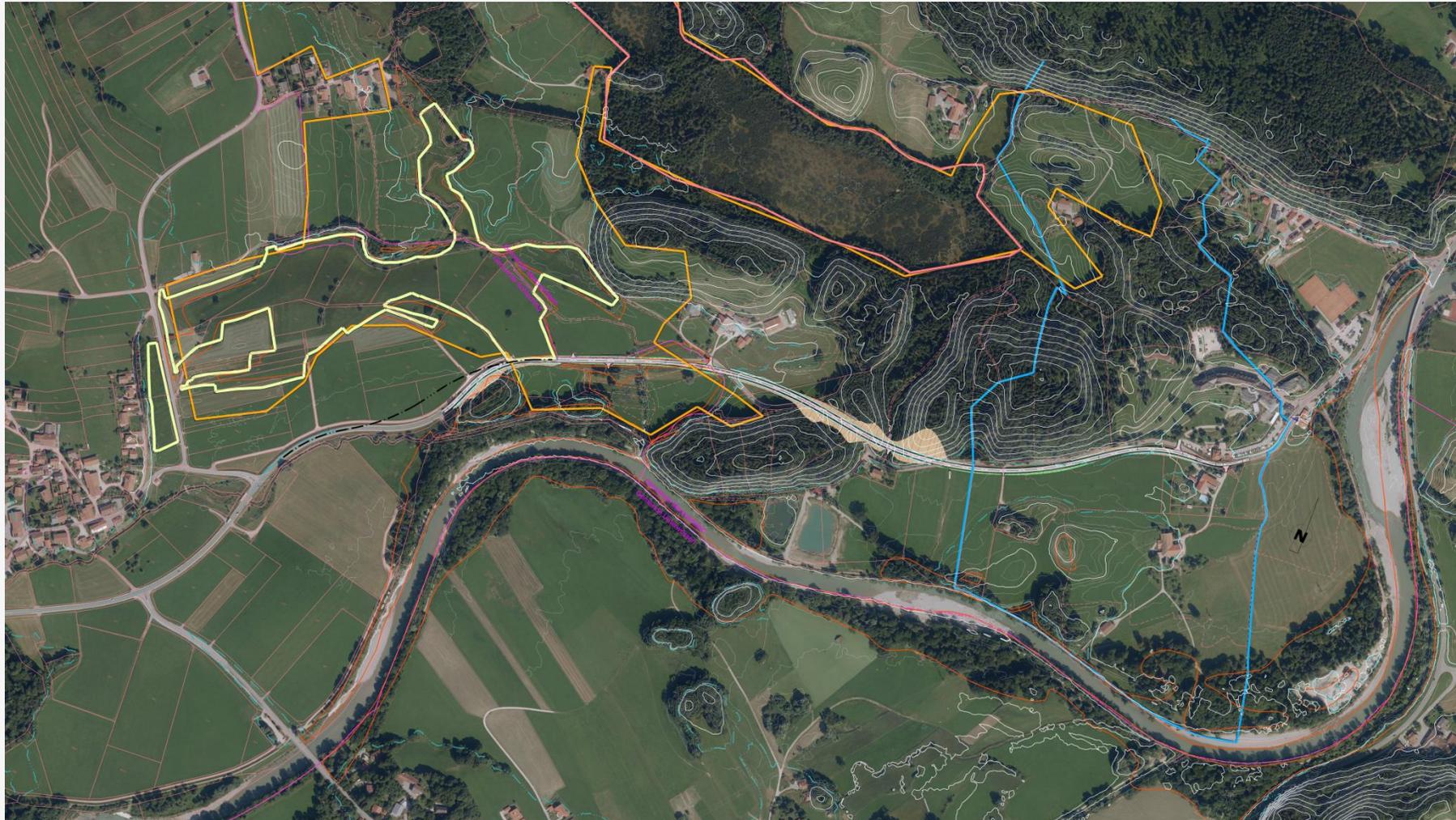
# Lageplan Variante rot





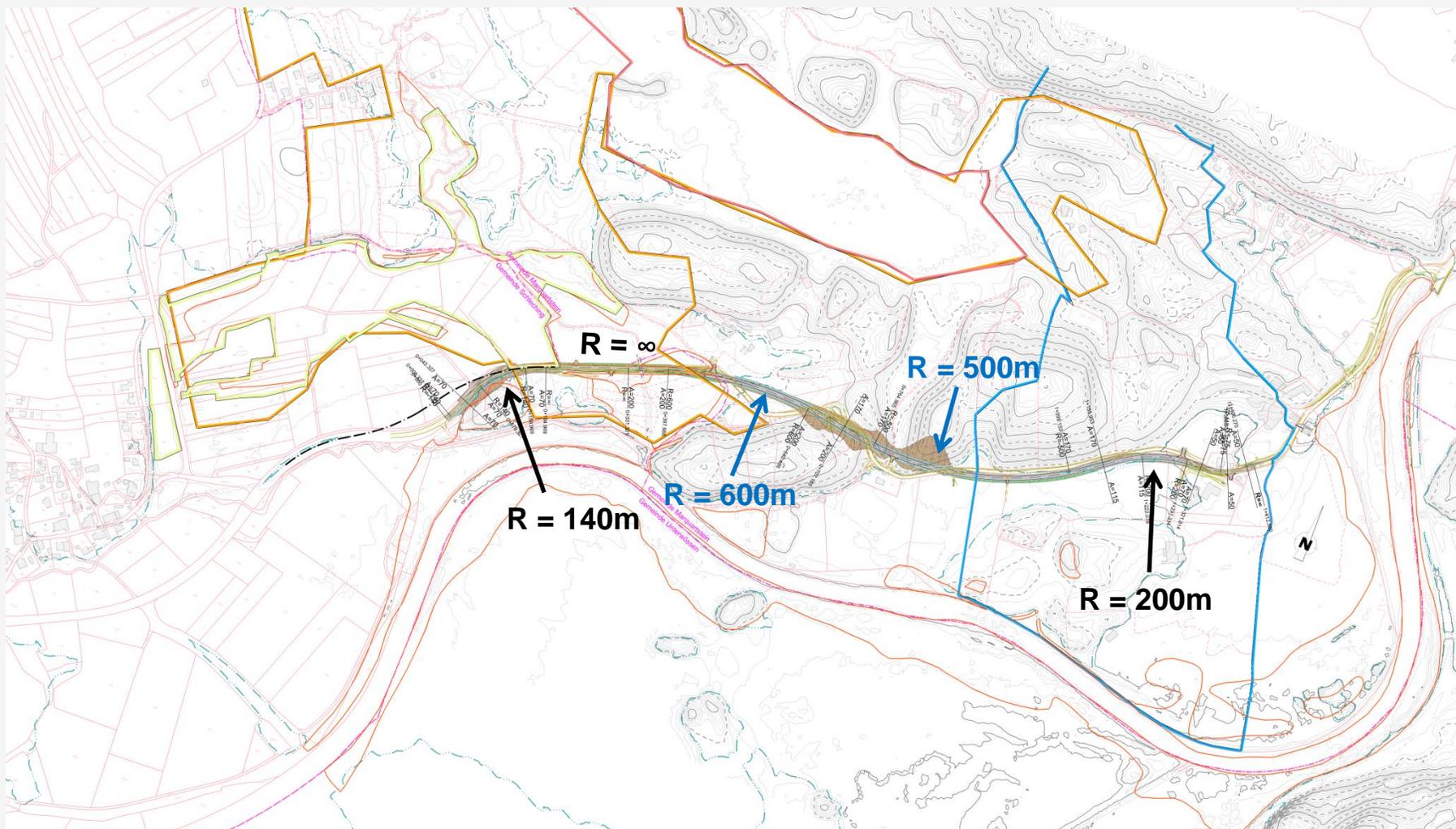


# Lageplan Variante grün



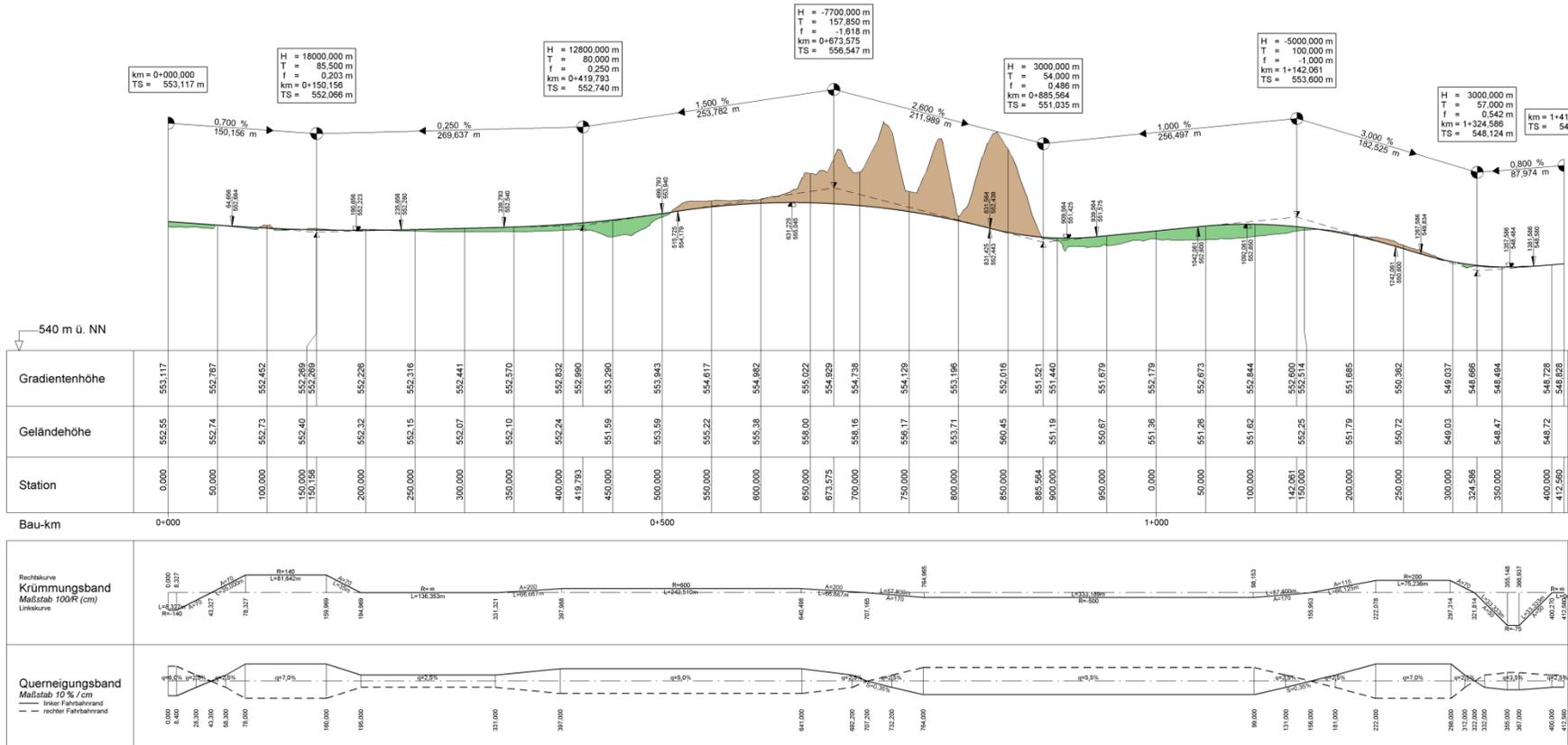


# Lageplan Variante grün





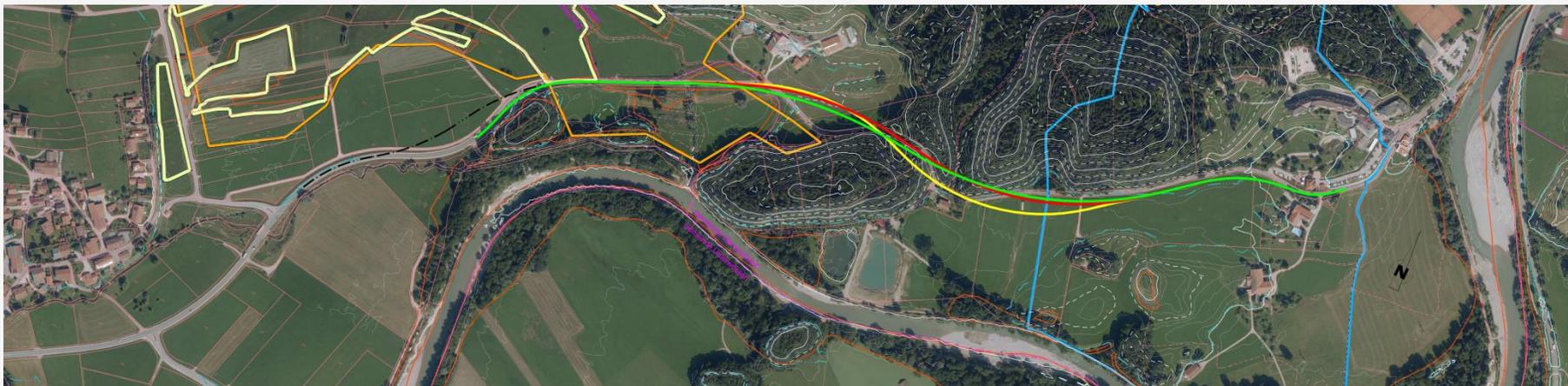
# Höhenplan Variante grün (Darstellung 10-fach überhöht)





# Gemeinsamkeiten der 3 Varianten

- alle den Planungsrichtlinien entsprechend
- annähernd gleiche Ausbaulänge
- kein Eingriff in den bestehenden Waldrand westlich von Geisenhausen
- möglichst Beibehalten der Geraden im FFH-Gebiet → möglichst geringer Eingriff ins FFH-Gebiet
- Möglichkeit der Beseitigung der Unstetigkeitsstelle am Bauanfang
- Anschluss an Bestand bei Geisenhausen



# Unterschiede der 3 Varianten

- Eingriff in FFH-Gebiet

Varianten gelb und rot:

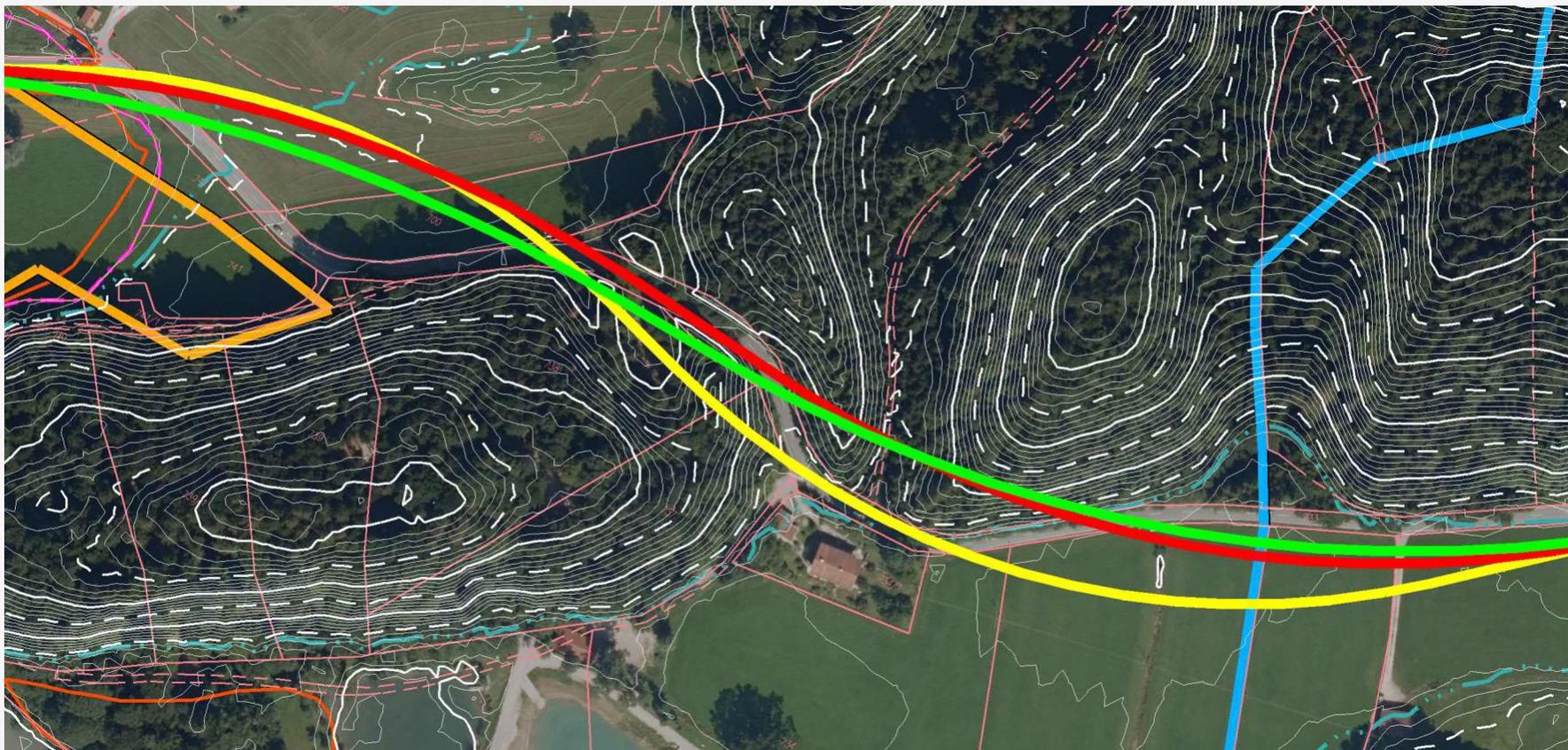
Beibehalten der bestehenden Achse im FFH-Gebiet → Nur Verbreiterung → Minimaleingriff

Variante grün:

leichtes Abschwenken von der bestehenden Achse im FFH-Gebiet zur Vergrößerung des Abstands zur Wohnbebauung → etwas mehr Eingriff

# Unterschiede der 3 Varianten

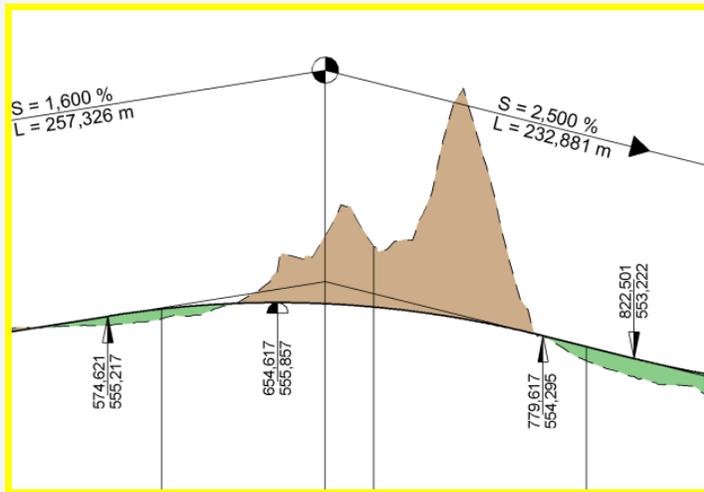
- Eingriff in den Waldrücken



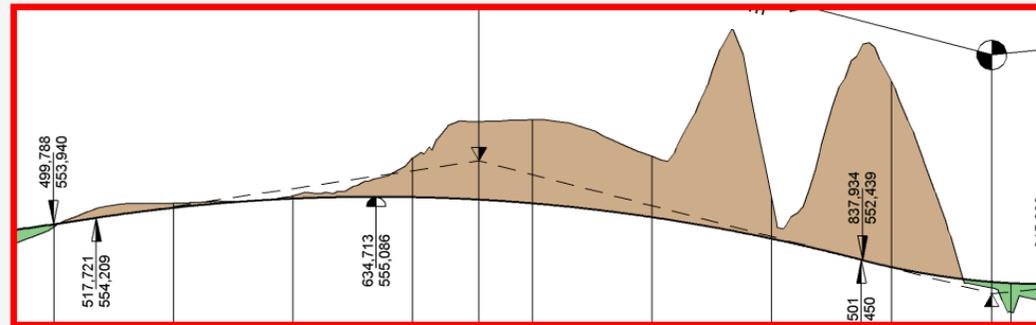


# Unterschiede der 3 Varianten

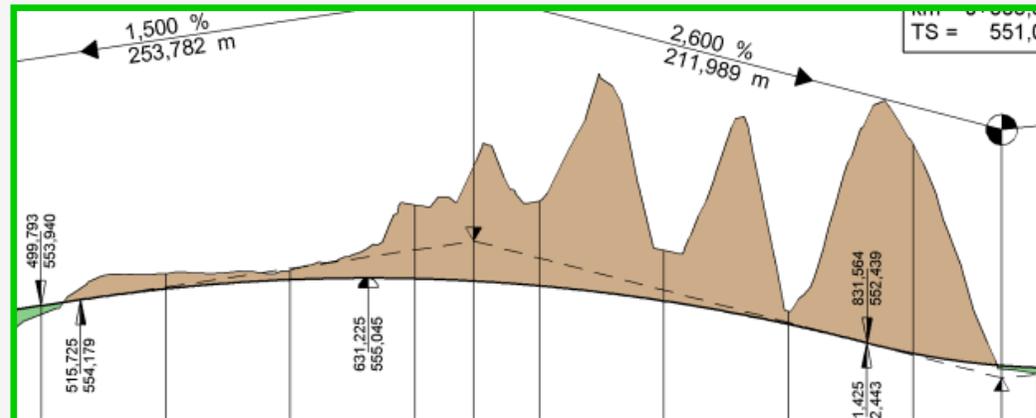
- Eingriff in den Waldrücken (Darstellung 10-fach überhöht)



**Variante gelb:**  
Einschnittslänge: ca. 142 m  
max. Einschnittstiefe in Achse: ca. 10,9 m



**Variante rot:**  
Einschnittslänge: ca. 379 m  
max. Einschnittstiefe in Achse: ca. 9,2 m



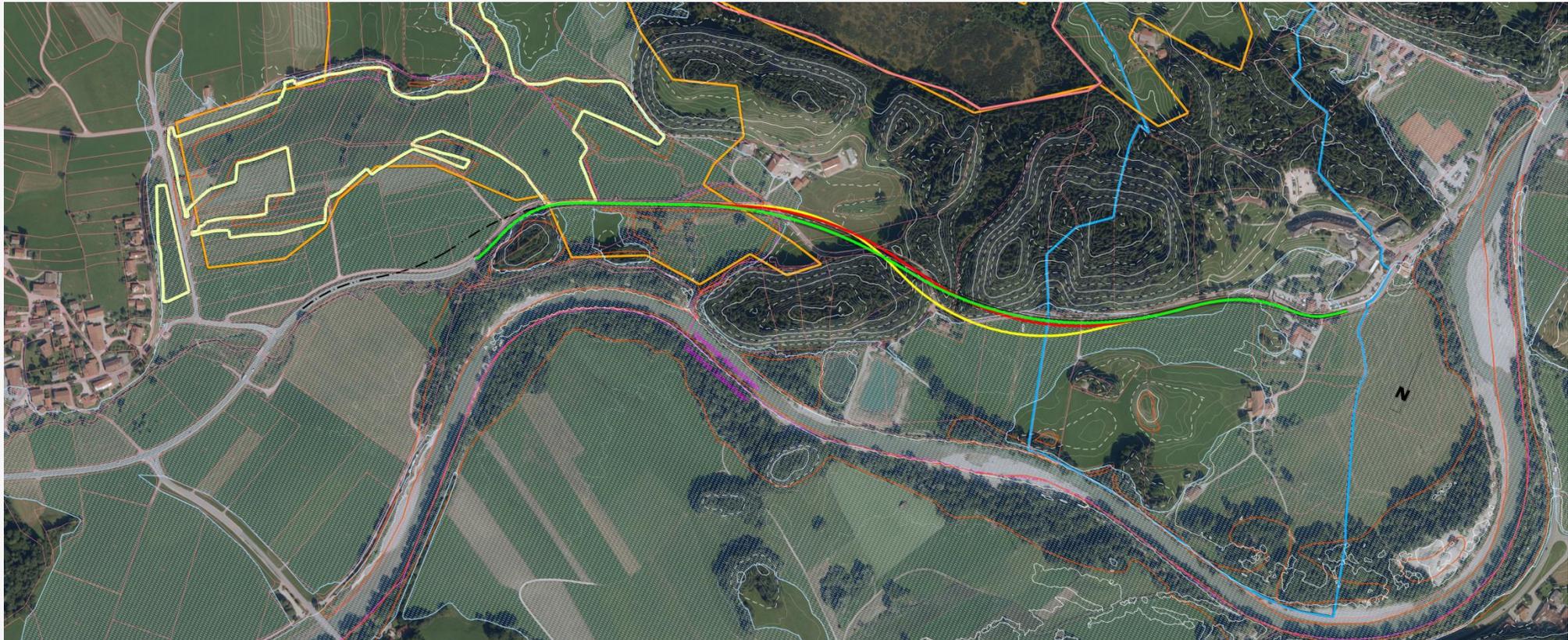
**Variante grün:**  
Einschnittslänge: ca. 376 m  
max. Einschnittstiefe in Achse: ca. 10 m

# Unterschiede der 3 Varianten

- Eingriff in Überschwemmungsgebiet der Tiroler Achen

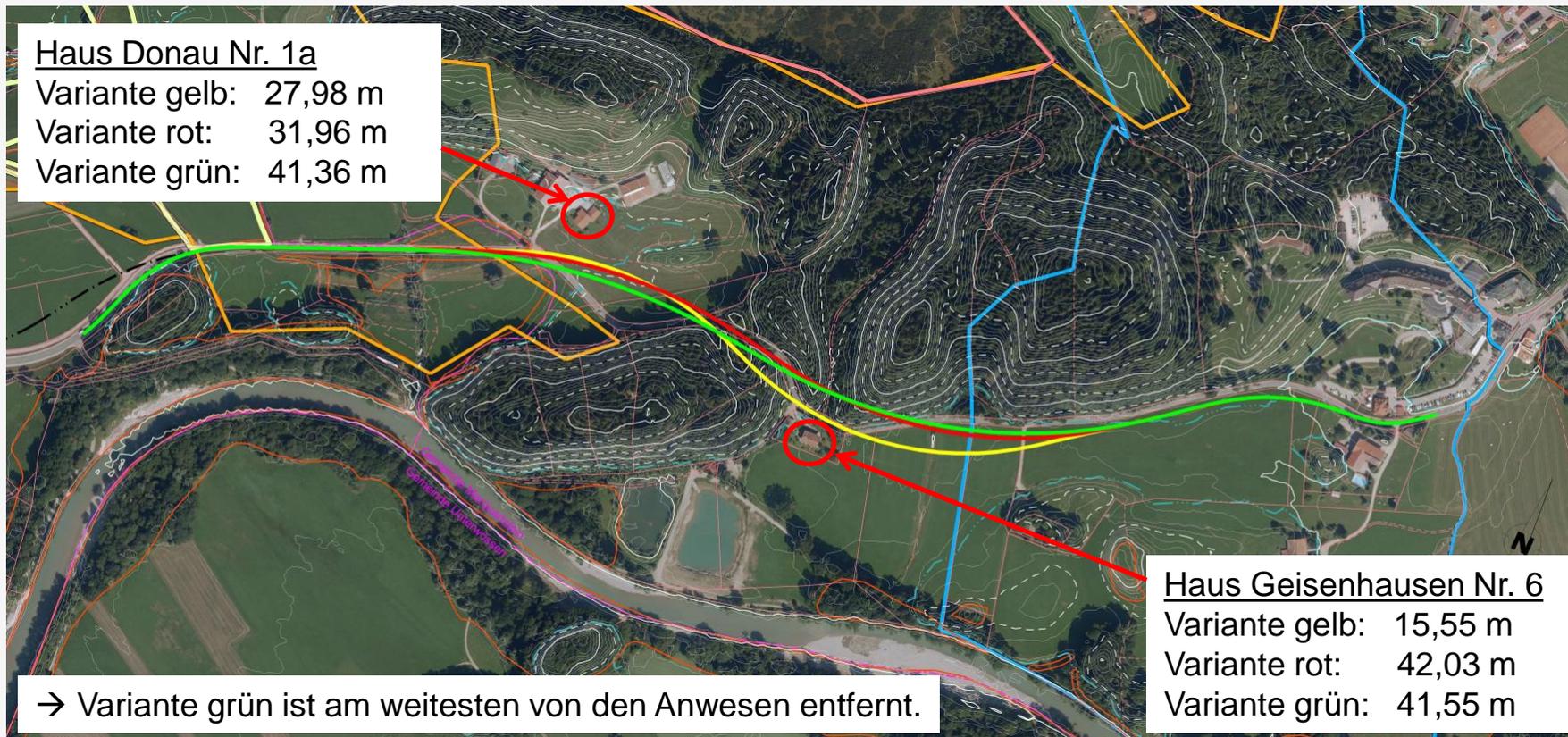
Variante gelb:  
am meisten Eingriff

Varianten rot und grün:  
gleich wenig Eingriff



# Unterschiede der 3 Varianten

- Abstand Fahrbahnränder zu bestehender Wohnbebauung





# Unterschiede der 3 Varianten

	Variante gelb	Variante rot	Variante grün
<b>Eingriff ins FFH-Gebiet</b>	Minimaleingriff	Minimaleingriff	etwas mehr Eingriff
<b>Eingriff in den Waldrücken</b>	Einschnittslänge: ca. 142 m max. Einschnittshöhe: ca. 10,9 m	Einschnittslänge: ca. 379 m max. Einschnittshöhe: ca. 9,2 m	Einschnittslänge: ca. 376 m max. Einschnittshöhe: ca. 10 m
<b>Eingriff ins Ü-Gebiet</b>	am meisten Eingriff	weniger Eingriff	weniger Eingriff
<b>Abstand zur Wohnbebauung</b>	Haus 1a: ca. 28 m Haus 6: ca. 15,5 m	Haus 1a: ca. 32 m Haus 6: ca. 42 m	Haus 1a: ca. 41 m Haus 6: ca. 42 m

- Variante grün ist die Vorzugsvariante des StBA TS. Gerade der größere Abstand zur Wohnbebauung und der moderatere Eingriff in das Ü-Gebiet der Tiroler Achen sind hier ausschlaggebend.
- Dennoch ist der etwas höhere Eingriff im FFH-Gebiet noch nicht abschließend mit den Naturschutzbehörden geklärt!



# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - **Weitere spezielle Themen**
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner



# Gliederung

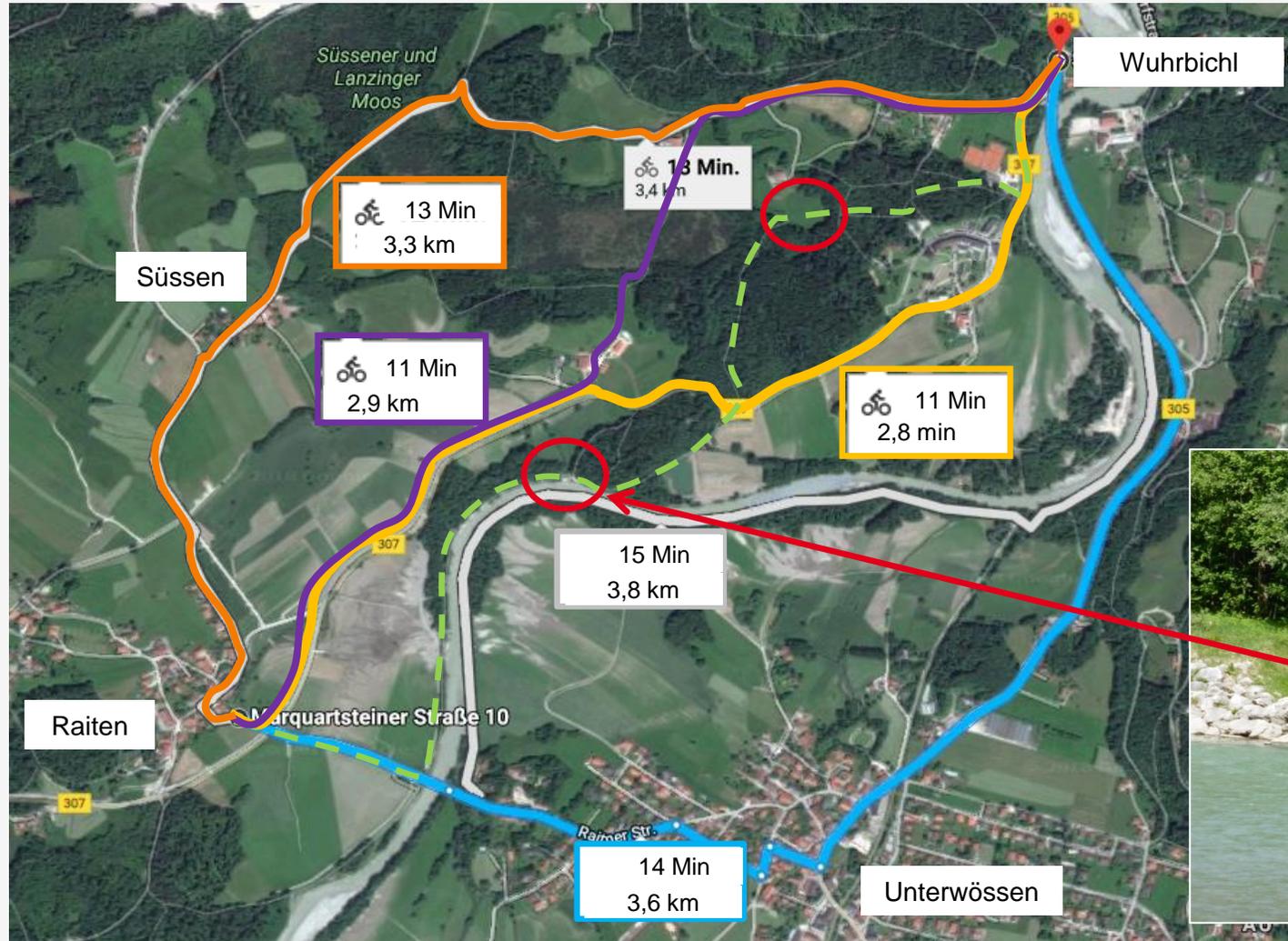
## ➤ Planung

Fr. Wallner

- Ist-Zustand
- Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
- Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
- Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
- **Weitere spezielle Themen**
  - G+R-Führung
  - Steilböschung
  - Unstetigkeitsstelle am Bauanfang
  - Situation am Kindercamp



# Mögliche derzeitige Geh- und Radwegführungen



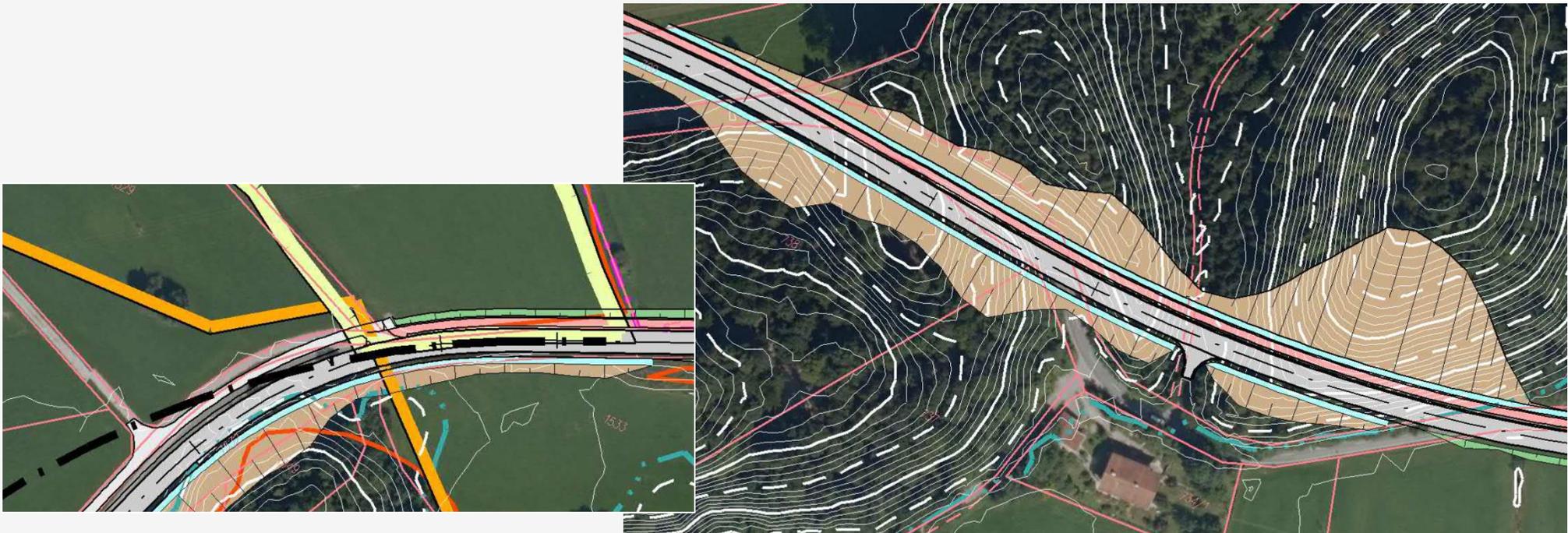
Möglichkeiten  
über das  
nachgeordnete  
Wegenetz





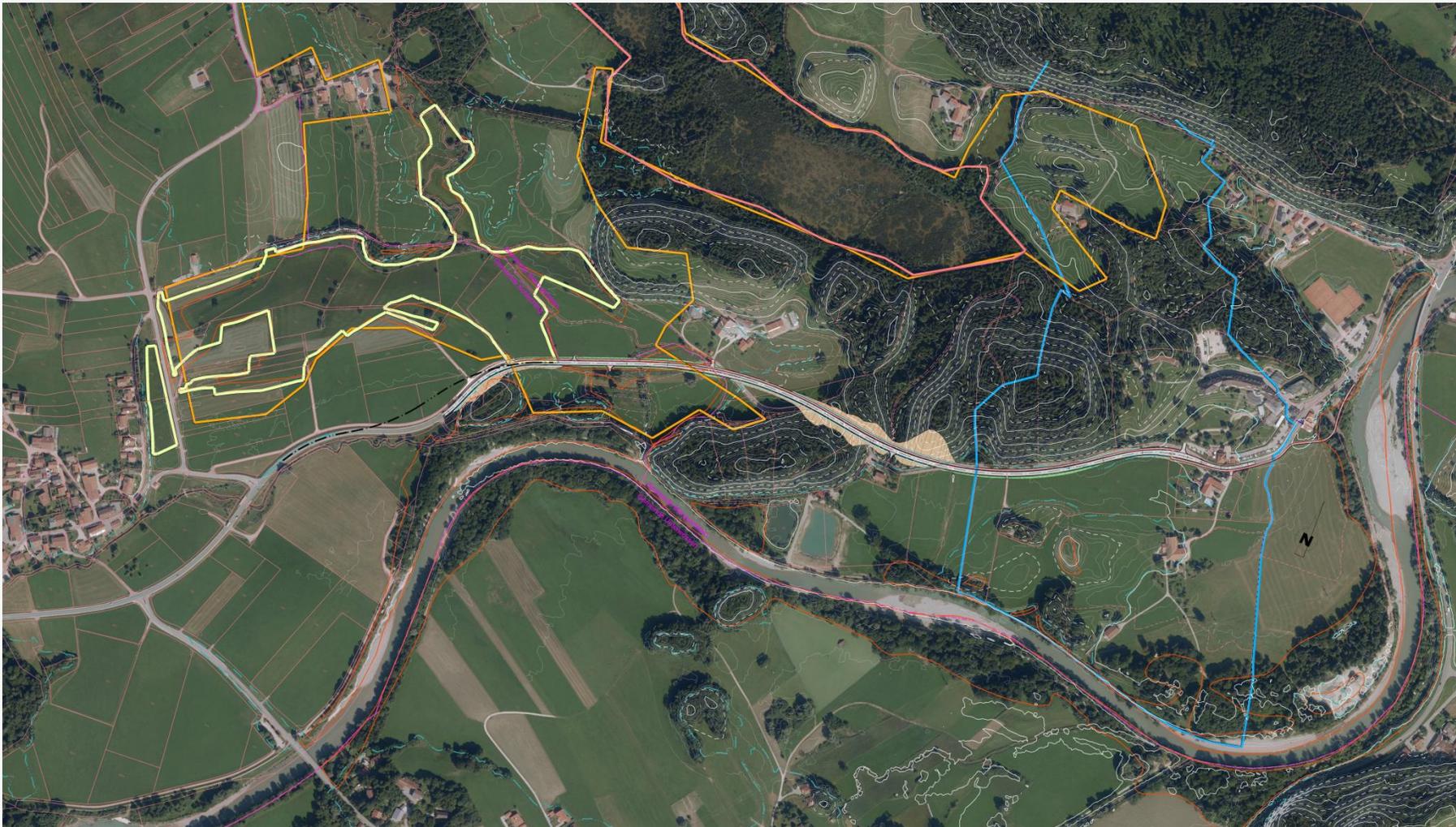
# Planung mit parallelem Geh- und Radweg

- Geh- und Radwegbreite: 2,50 m
- von Fahrbahn durchgehend mit Spitzrinne und Hochbord getrennt, um den ansonsten erforderlichen 3,0 m breiten Grünstreifen zwischen Fahrbahn und G+R einzusparen

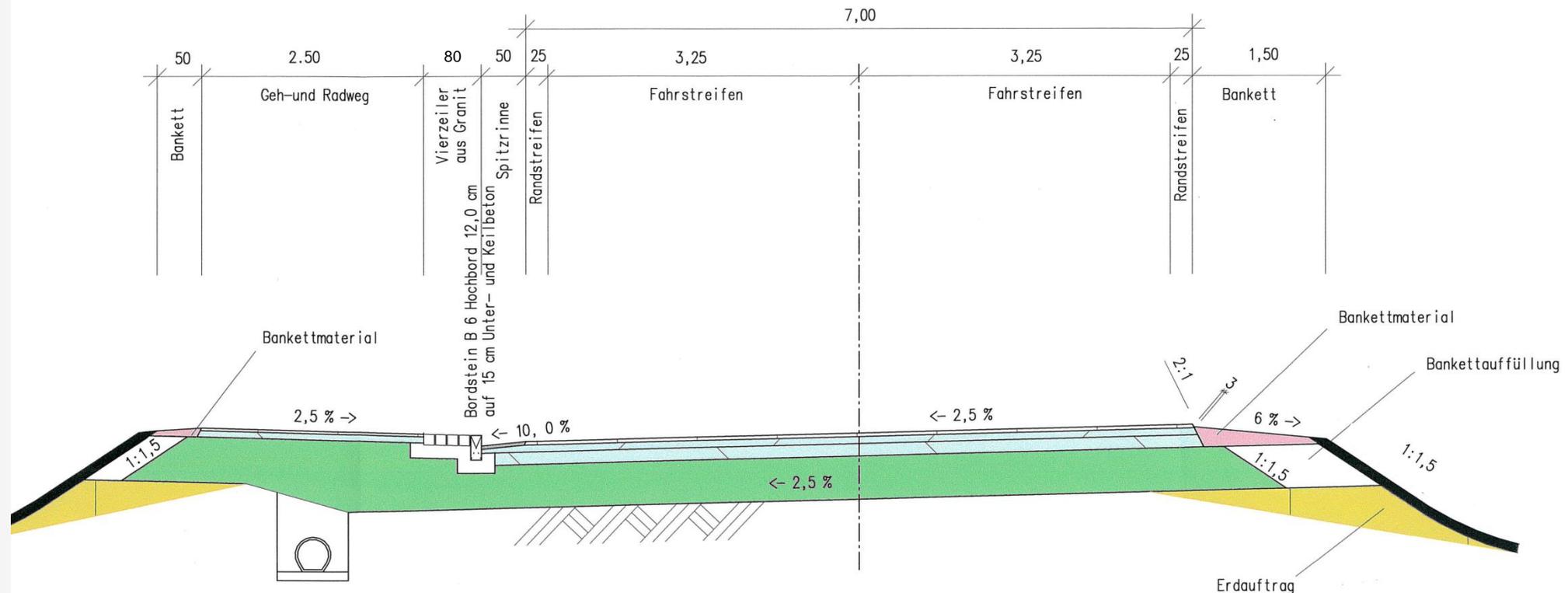




# Variante grün mit parallelem Geh- und Radweg



# Querschnitt mit Geh- und Radweg



- Eingriff durch parallelen G+R deutlich größer
- In den Einschnittsbereichen kommt beidseits eine 2,0 m breite Entwässerungsmulde hinzu, sodass sich im Einschnitt eine Gesamtbreite von 16,80 m plus der eigentlichen Einschnittsböschungen ergibt. (ohne G+R: 14,0 m)



# Gliederung

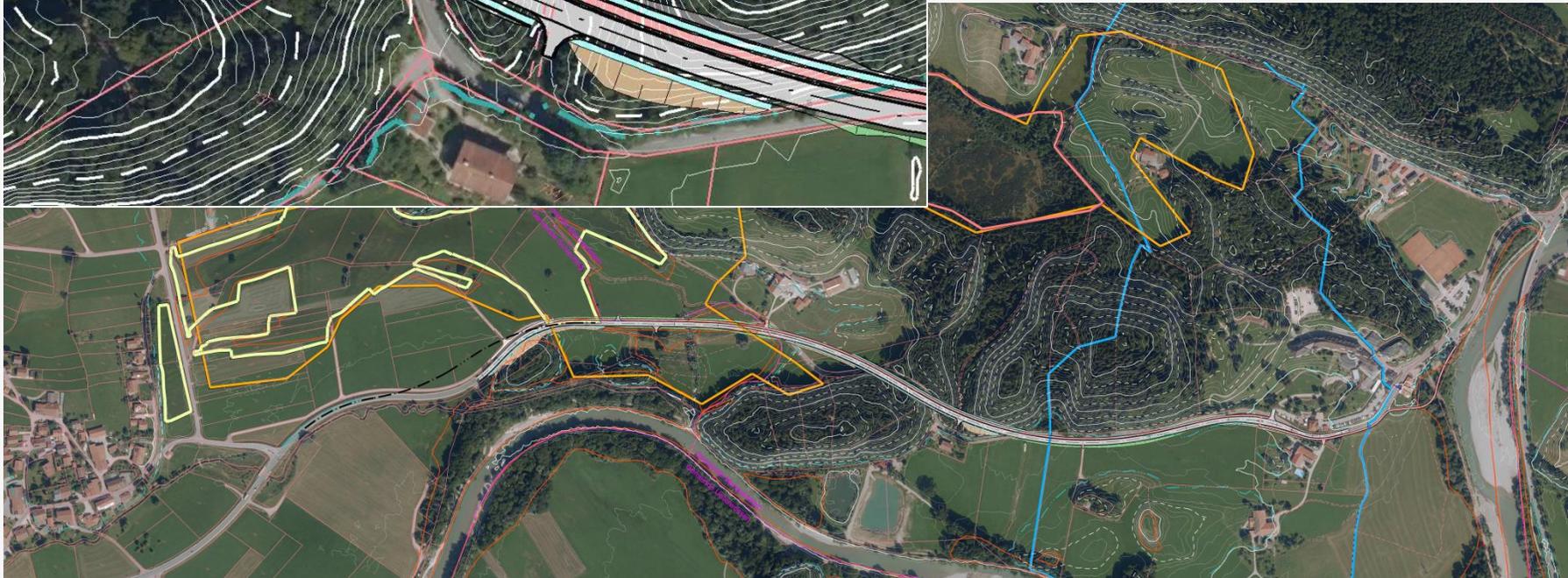
## ➤ Planung

Fr. Wallner

- Ist-Zustand
- Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
- Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
- Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
- **Weitere spezielle Themen**
  - G+R-Führung
  - Steilböschung
  - Unstetigkeitsstelle am Bauanfang
  - Situation am Kindercamp

# Variante grün mit G+R und Stützmauer

zur Eingriffsminimierung:  
An die Entwässerungsmulde  
neben dem G+R schließt sich  
eine Steilböschung mit einer  
Neigung von ca. 5:1 an (hier grau  
dargestellt).





# Gliederung

## ➤ Planung

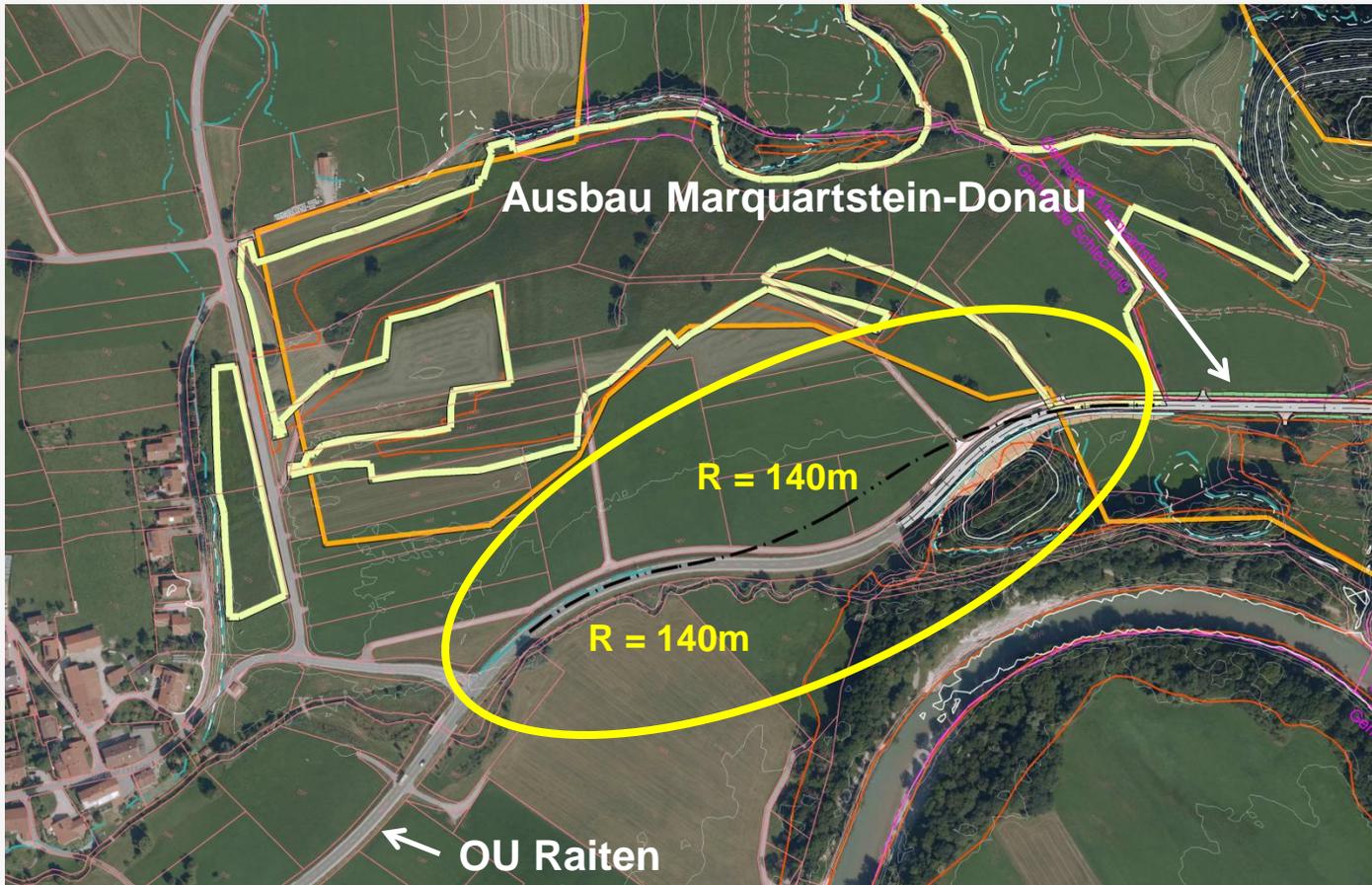
Fr. Wallner

- Ist-Zustand
- Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
- Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
- Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
- **Weitere spezielle Themen**
  - G+R-Führung
  - Steilböschung
  - Unstetigkeitsstelle am Bauanfang
  - Situation am Kindercamp

# Unstetigkeitsstelle am Bauanfang

im Zuge des Baus  
der OU Raiten  
flurbereinigte  
Grundstücke

Unstetigkeitsstelle  
bei Realisierung  
der OU Raiten  
noch hinnehmbar,  
da weitere  
Unstetigkeiten im  
weiteren  
Straßenverlauf  
zwischen Donau  
und Marquartstein  
folgten.



Mit Ausbau zwischen Marquartstein und Donau bliebe nun diese Unstetigkeitsstelle.  
→ Kurvenbegradigung planerisch möglich



# Unstetigkeitsstelle am Bauanfang

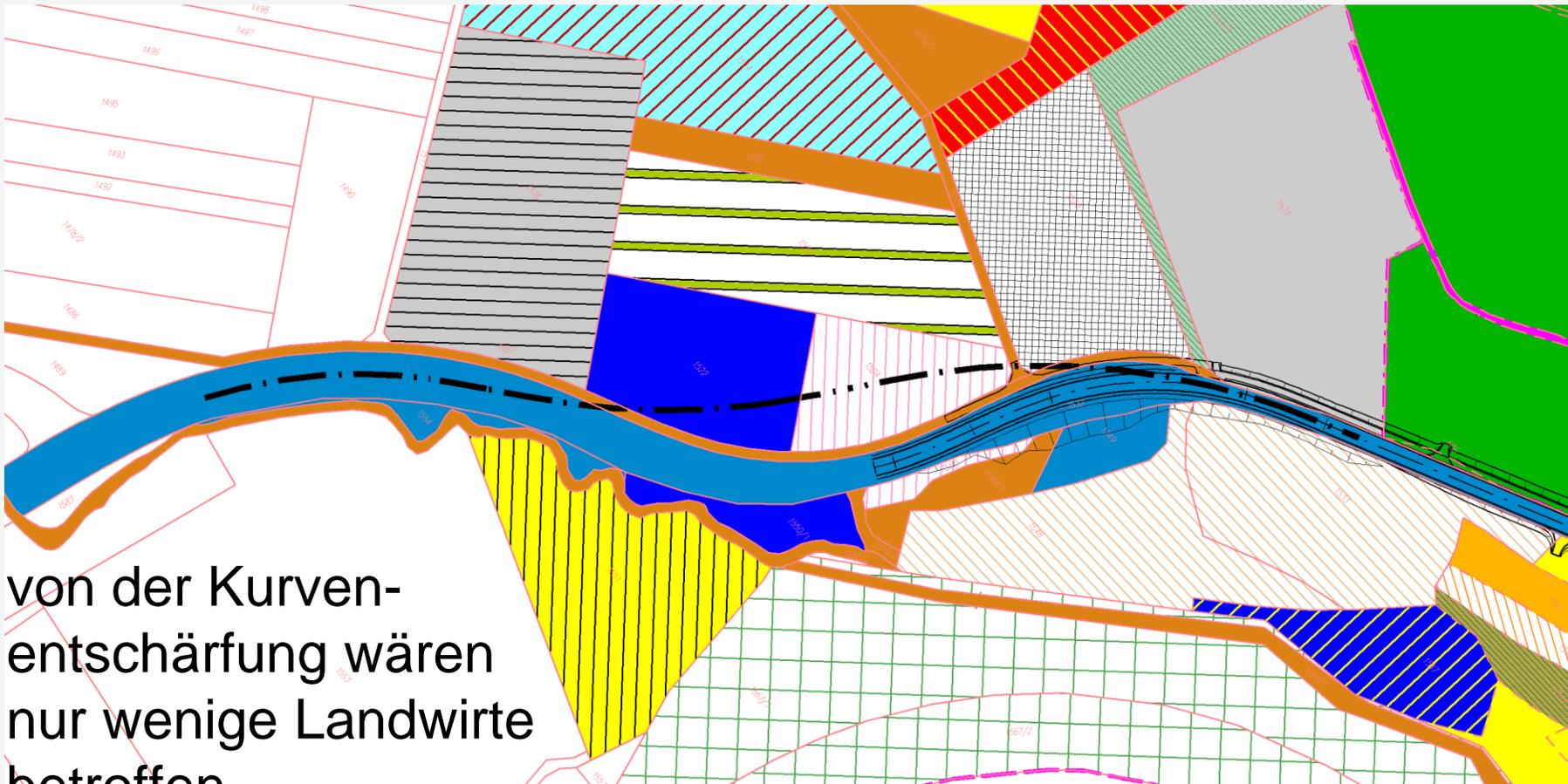
Im Rahmen der technischen und haushaltsrechtlichen Genehmigung des Vorentwurfs durch die ROB wird die RAL-Konformität der Planung geprüft.

- Genehmigungsfähigkeit der Planung fraglich, wenn die Unstetigkeitsstelle bleibt
- Wenn die Unstetigkeitsstelle bleiben soll, ist eine belastbare Begründung zwingend.



# Unstetigkeitsstelle am Bauanfang

- Grundstückssituation



von der Kurven-  
entschärfung wären  
nur wenige Landwirte  
betroffen.



# Gliederung

## ➤ Planung

Fr. Wallner

- Ist-Zustand
- Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
- Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
- Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
- **Weitere spezielle Themen**
  - G+R-Führung
  - Steilböschung
  - Unstetigkeitsstelle am Bauanfang
  - Situation am Kindercamp

# Situation am Kindercamp „Sonnenhof“





# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm / Fr. Wallner



# Stellungnahmen der Gemeinden zur Planung

Die Gemeinden werden gebeten, zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:

- Welche ist die Vorzugsvariante aus gemeindlicher Sicht?
- Ist aus gemeindlicher Sicht trotz der größeren Eingriffs ein paralleler Geh- und Radweg gewünscht?
- Wie stehen die Gemeinden zur Unstetigkeitsstelle am Bauanfang? Soll diese im Zuge der Planung beseitigt werden?



# Stellungnahmen der Gemeinden zur Planung

Unser Ziel ist es, die Aussagen der beiden Gemeinden zu den genannten Punkten mittels Gemeinderatsbeschlüsse innerhalb der nächsten 3 Monate zu bekommen.

Für eine fundierte Grundlage der weiteren Planung ist es hilfreich, wenn die Entscheidungen der beiden Gemeinden bzgl. der Vorzugsvariante, der Geh- und Radweg-Führung und der Untstetigkeitsstelle einheitlich sind.



# Veröffentlichung der Präsentation

Sie können diese Präsentation in Kürze auf unserer Homepage unter folgendem Link abrufen:

<https://www.stbats.bayern.de/strassenbau/projekte/B16S.ABBB0037.00.html>

Bzw. durchklicken auf unserer Homepage:

<https://www.stbats.bayern.de/> → Straßenbau → Projekte → B 307 Ausbau Marquartstein-Donau



# Gliederung

- **Einführung / Planungsprozess** Hr. Rehm
- **Planung** Fr. Wallner
  - Ist-Zustand
  - Rahmenbedingungen / Zwangspunkte der Planung
  - Rückblick auf die bisherigen Vorarbeiten
  - Aktuelle Variantenuntersuchung mit Variantenvergleich
  - Weitere spezielle Themen
- **Wie geht es weiter?** Hr. Rehm
- **Fragen / Diskussion** Hr. Rehm /  
Fr. Wallner